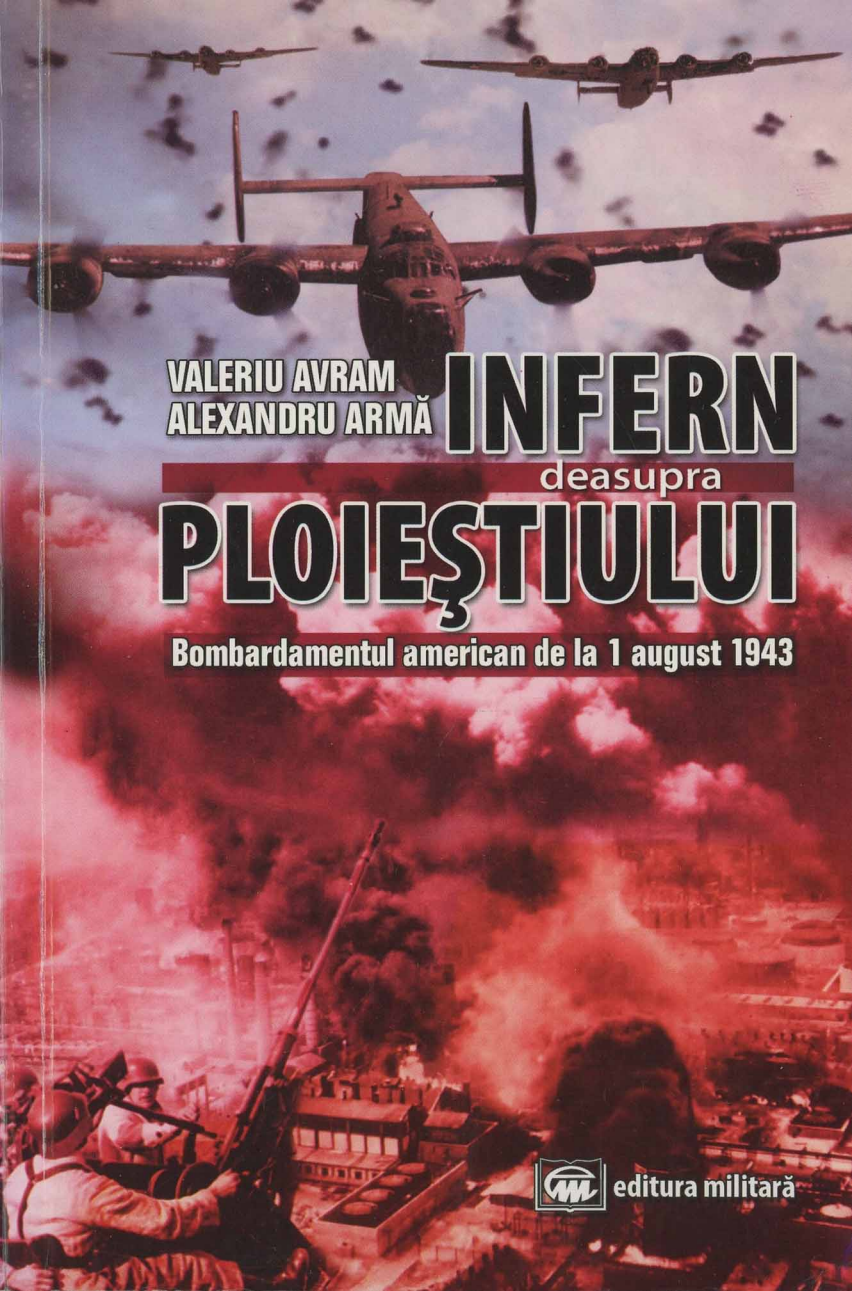




**VALERIU AVRAM  
ALEXANDRU ARMĂ**

# **INFERN** deasupra **PLOIEȘTIULUI**

**Bombardamentul american de la 1 august 1943**



**editura militară**

**Valeriu Avram ♦ Alexandru Armă**

---

**INFERN DEASUPRA PLOIEȘTIULUI**

**Valeriu Avram • Alexandru Armă**

**INFERN  
DEASUPRA  
PLOIEȘTIULUI**

---

**Bombardamentul american  
de la 1 august 1943**



**EDITURA MILITARĂ  
BUCUREȘTI, 2012**

*Coperta & redactare: Adrian PANDEA*

*Layout: Marius IORGULESCU*

Surse fotografii: *Air Force Historical Research Agency, US National Archives* (via David H. Klaus), *Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”, Arhivele Militare Române, Arhivele Naționale Istorice Centrale, Arhiva Națională de Filme*; colecțiile particulare ale domnilor David H. Klaus (SUA), Alexandru Ștefănuț, Răzvan Bujor, Dan Melinte, Horia Stoica, Alexandru Armă și Valeriu Avram.

**Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României**

**AVRAM, VALERIU**

**Infern deasupra Ploieștiului: bombardamentul american  
de la 1 august 1943** / Valeriu Avram, Alexandru Armă. - București :  
Editura Militară, 2012

ISBN 978-973-32-0906-5

**I. Armă, Alexandru**

94(498 Ploiești)"01.08.1943"

358.4(73)"01.08.1943"

355.489(73:498)"01.08.1943"



*În memoria academicianului Florin Constantiniu  
(1933-2012)*

# CUPRINS

|                                                                                                                              |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>CUVÂNT-ÎNAINTE.....</b>                                                                                                   | <b>9</b>   |
| <b>România, între Germania și Aliați. Din culisele bătăliei pentru petrolul românesc.....</b>                                | <b>13</b>  |
| <b>Aliații și bombardamentele strategice .....</b>                                                                           | <b>22</b>  |
| <b>Organizarea sistemului de apărare antiaeriană din zona petroliferă Ploiești–Valea Prahovei în perioada 1940–1943.....</b> | <b>28</b>  |
| <b>Incursiunile aviației sovietice asupra zonei petrolifere românești .....</b>                                              | <b>42</b>  |
| <b>12 Iunie 1942. Misiunea „Halpro” .....</b>                                                                                | <b>49</b>  |
| <b>Pregătirea misiunii „Tidal Wave” .....</b>                                                                                | <b>70</b>  |
| <b>Decolarea spre infern .....</b>                                                                                           | <b>104</b> |
| <b>Zbor la joasă înălțime.....</b>                                                                                           | <b>118</b> |
| <b>Atacul.....</b>                                                                                                           | <b>127</b> |
| <b>Intervenția aviației de vânătoare româno-germane .....</b>                                                                | <b>190</b> |

|                                                                                                       |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Reacția artileriei antiaeriene și a celorlalte<br/>mijloace de apărare.....</b>                    | <b>220</b> |
| <b>Efectele bombardamentului de la 1 august 1943 .....</b>                                            | <b>227</b> |
| <b>Bombardamentul de la 1 august 1943 oglindit<br/>în comunicatele radio și în presa vremii .....</b> | <b>238</b> |
| <b>Tratamentul prizonierilor americani .....</b>                                                      | <b>250</b> |
| <b>Un raid aerian controversat .....</b>                                                              | <b>273</b> |
| <b>Măsuri privind întărirea capacității de apărare aeriană<br/>a României.....</b>                    | <b>284</b> |
| <b>În așteptarea marilor furtuni .....</b>                                                            | <b>291</b> |
| <b>ANEXE.....</b>                                                                                     | <b>305</b> |
| <b>BIBLIOGRAFIE.....</b>                                                                              | <b>391</b> |
| <b>COLIȚĂ FOTO .....</b>                                                                              | <b>397</b> |

## CUVÂNT-ÎNAINTE

Atacul de la 1 august 1943 asupra Ploieștiului, cunoscut drept Operația „Tidal Wave”, este una din misiunile cele mai cunoscute întreprinse de aviația americană în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Despre acest subiect s-au scris numeroase cărți și articole, s-au realizat reportaje și filme documentare, rod al investigațiilor întreprinse de cercetători și publiciști din SUA, Canada sau Europa.

Așa cum era de așteptat, cele mai multe lucrări despre „Tidal Wave” aparțin unor cercetători americani, dar majoritatea lor se limitează la prezentarea evenimentelor exclusiv din perspectiva inițiatorilor și executanților acestui raid. Dintre lucrările apărute în SUA, amintim în primul rând de cartea reporterilor James Dugan și Carroll Stewart, *Ploesti, the Great Ground Air Battle of 1 August 1943* (Random House, New York, 1962). Aceasta carte este, probabil, cea mai cunoscută lucrare despre „Tidal Wave”, fiind tradusă și reeditată. De asemenea, trebuie menționate și lucrările lui Robert Leon Wolf – *Low Level Mission. The Story of the Ploesti Raids* (Doubleday & Co., Inc., Garden City, New York, 1957), John Sweetman – *Ploesti Oil Strike* (New York, Ballantine Books, 1974), Michael Hill – *Black Sunday: Ploesti* (Schiffer Publishing Ltd., Atglen, P.A., 1993), Duane Schultz – *Into the Fire. Ploesti, the Most Fateful Mission of World War II* (Westholme Publishing, Yardley, 2007) și Jay A. Stout – *Fortress Ploesti. The Campaign to Destroy Hitler's*

*Oil* (Casemate, Havertown, PA, 2003), aceasta din urmă tradusă și în limba română (Meditații, București, 2010). O lucrare aparte este cartea lui Roger A. Freeman – *The Ploesti Raid: Through the Lens*, apărută la Londra, care oferă o viziune diferită față de celelalte: aduce multe informații noi, este bogat ilustrată și oferă o imagine mult mai complexă a evenimentelor de la 1 august 1943.

În ceea ce privește istoriografia românească, subiectul 1 august 1943 a fost tratat sporadic înainte de 1989, principalele lucrări fiind publicate după acest an. Este de menționat, în primul rând, studiul semnat de Cristian Crăciunoiu (coord.), Valeriu Avram, Dan Antoniu, Vasile Tudor, Ion Țarălungă – *Operațiunea „Tidal Wave” (Valul nimicitor). 1 august 1943 – Documente inedite* (Editura Modelism, București 1993), care are meritul de a prezenta pentru prima dată o serie de documente inedite privind acest raid. Cornel Năstase, Dan Melinte și Răzvan Bujor sunt autorii unei ediții bilingve, *Ploesti: Low Level Strike*, (Editura Modelism, București, 2007). Din această înșiruire, fără pretenții de exhaustivitate, nu putem omite două lucrări aparținând unor renumiți publiciști, care s-au ocupat de acest subiect și înainte de 1989: Mihai Pelin – *Raidul escadrei trădate* (Editura Elion, București, 2005) și Ioan Grigorescu – *Bine ați venit în infern!* (Editura Nemira, București, 1995).

Ideea care ne-a motivat scrierea acestei cărți a fost aceea de a realiza un studiu istoric unitar, care să redea bombardamentul de la 1 august 1943 atât din perspectiva atacatorilor cât și din cea a apărătorilor (în principal, aviația de vânătoare și artileria AA române și germane), începând de la modul în care a fost inițiată și planificată misiunea și până la soarta prizonierilor americani în România. Pentru atingerea acestui obiectiv, am folosit atât lucrările

menționate anterior, cât și cercetările proprii apărute în publicații de specialitate, dar am pus în pagină și foarte multe informații inedite, provenite în special din arhivele românești dar și din cele străine. Izvoarele documentare includ jurnale de operații ale unor unități de aviație și artilerie antiaeriană românești, rapoarte ale jandarmeriei, Marelui Stat Major, serviciilor secrete militare române, relatări personale, interogatorii ale prizonierilor aviatori americani etc. Am pus în valoare fonduri documentare necunoscute, legate de tema tratată și care se află în arhiva Statului Major al Forțelor Aeriene. În acest sens, vrem să mulțumim cercetătorului american David H. Klaus, care ne-a pus la dispoziție documentul *U.S. Air Force Historical Study Nr. 103 (Formerly Army Air Forces Reference History; Short Title AAFRH-3): The Ploesti Mission of 1 August 1943* din Arhivele Istorice ale Forțelor Aeriene ale Statelor Unite de la baza Maxwell – Alabama.

Folosirea unor surse atât de diferite ne-a pus uneori în fața unor date contradictorii relative la același eveniment. Acolo unde nu am putut discerne între adevăr și fals, am prezentat toate variantele avansate, fie în lucrări, fie în documentele de arhivă, lăsând cercetarea deschisă.

Tentativa noastră de a asambla într-un studiu unitar majoritatea informațiilor disponibile despre confruntarea de la 1 august 1943 de la Ploiești va fi supusă criticii minuțioase și pertinente a specialiștilor, dar și unui public avizat și pretențios, cum este cel al istoriei aviației militare. Dincolo de „sentința” lor, pe care o sperăm pozitivă, un lucru este indiscutabil: raidul aviației americane de la 1 august 1943 asupra instalațiilor petroliere românești din Valea Prahovei va rămâne un subiect important, a cărui cercetare nu se va opri aici.

Dincolo de datele tehnice, de controversesele cu privire la anumite decizii, de cifrele care exprimă performanța armamentului utilizat, nu trebuie să îi uităm pe cei care au purtat această bătălie, pe viață și pe moarte: români, americani și germani, aviatori sau artileriști antiaerieni, ofițeri, subofițeri sau simpli soldați. Un gând pios pentru cei morți în această înclăștare, indiferent de steagul sub care serveau. De asemenea, să adăugăm un cuvânt de respect pentru autoritățile române civile și militare ale timpului, pentru militarii armatei române, care și-au păstrat onoarea și demnitatea tratându-i pe prizonierii aviatori americani cu multă decență și înțelegere, în conformitate cu legile internaționale privind tratamentul prizonierilor de război.

Elaborarea acestei cărți a fost posibilă și datorită sprijinului generos pe care l-am primit din partea unor specialiști ai perioadei. Mulțumirile noastre sunt adresate lui David H. Klaus (SUA), Dan Melinte, Răzvan Bujor, Corneliu Năstase, Șerban-Liviu Pavelescu, Alexandru Ștefănuț, Sorin Turturică, Marius-Adrian Nicoară, Vasile Tudor, Horia Stoica, Eduard Bădescu, Dan Dimăncescu și regretatului Nicholas Dimăncescu (SUA) pentru unele fotografii, documente și informații care ne-au fost puse la dispoziție.

Autorii  
*București, 2012*

## ROMÂNIA, ÎNTRE GERMANIA ȘI ALIAȚI. DIN CULISELE BĂTĂLIEI PENTRU PETROLUL ROMÂNESC

Ploieștiul a dobândit o nouă aură în istoria Europei încă de la 1857, când aici a luat ființă prima rafinărie din lume, care a prelucrat aurul negru într-un produs superior – benzina<sup>1</sup>. Orașul a fost de asemenea printre primele din lume care a avut străzile luminate cu lămpi cu petrol lampant. Numeroase companii occidentale au investit masiv în terenurile petrolifere, iar instalațiile de prelucrare s-au construit, în timp, în forma unui cerc uriaș în jurul orașului.

În preajma celui de-al Doilea Război Mondial, România dispunea de cele mai moderne rafinării din Europa, unde se producea întreaga gamă de combustibili necesari armatelor moderne ale timpului. Rafinările românești puteau prelucra anual o cantitate de 9 386 500 de tone de petrol brut. Cea mai mare parte din aceste capacități de prelucrare se aflau la Ploiești (cele 14 rafinării din oraș aveau o capacitate totală de 7 475 000 de tone) și Câmpina (1 000 000 de tone), ceea ce arăta că aproape 90% din industria petrolieră era dispusă în regiunea Prahovei<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Valeriu Avram, *Aspecte privind exploatarea, prelucrarea și comerțul cu petrol în județul Buzău* în „Studii și cercetări de istorie buzoiană”, Buzău, 1973, p. 123.

<sup>2</sup> Eugen Preda, *Miza petrolului în vâltoarea războiului*, Editura Militară, București, 1983, p. 34-35.



România, prin poziția sa geografică, dar și prin resursele naturale pe care le avea, a constituit încă de la începutul războiului un obiectiv strategic atât pentru Germania, cât și pentru Aliați.

Astfel, în primăvara anului 1939, Anglia avansa guvernului și regelui Carol al II-lea propunerea ca autoritățile române să consimtă la distrugerea instalațiilor petroliere prahovene în cazul unei invazii germane. În acest scop, ministrul Angliei la București, Sir Reginald Hoare, i-a sugerat primului ministru Armand Călinescu să analizeze problema distrugerii sondelor prahovene, recomandând în acest sens pe colonelul Colin Gubbins, fostul atașat militar englez în România<sup>1</sup>. Analizând cu atenție repercusiunile economice negative ale acestei acțiuni, șeful guvernului român avansa ideea unor importante despăgubiri, fără să formuleze însă și propunerea încheierii unui acord expres în acest sens. În același timp, n-a exprimat un refuz categoric pentru o colaborare în această chestiune, întrucât guvernul român avea în vedere întocmirea și aplicarea unor planuri proprii, la momentul potrivit, care constituiau parte integrantă din planurile strategice de apărare a țării<sup>2</sup>.

Garanțiile exprimate de ministrul englez erau considerate de partea română ca insuficiente și nesigure. Ace-

---

<sup>1</sup> Trebuie amintit că și în Primul Război Mondial, în noiembrie 1916, s-a dat ordin să fie distruse instalațiile petroliere de la Ploiești, pentru a nu fi capturate și exploatate de către germani. Misiunea a fost încredințată colonelului englez John Northon-Griffiths care, împreună cu un grup de specialiști, secondați de un detașament al armatei române aflat sub comanda căpitanului av. George Valentin Bibescu, au aruncat în aer puțurile de petrol.

<sup>2</sup> Horia Brestoiu, *Impact la paralela 45°*, Ed. Junimea, Iași, 1986, p. 95.

eași problemă va fi pusă și de Franța, în aprilie 1939, care își trimisese la București, încă din luna martie 1939, un specialist în probleme de distrugeri strategice, inginerul Léon Wenger.

Răspunsul României la propunerile anglo-franceze avea să fie transmis la Londra și la Paris de ministrul de externe Grigore Gafencu, în timpul vizitei efectuate în cele două țări în a doua jumătate a lunii aprilie 1939<sup>1</sup>.

Independent de propunerile anglo-franceze, România va trece, însă, la scurt timp, la pregătirile necesare pentru distrugerea resurselor de petrol prahovene, în cazul unui atac din partea Germaniei.

La începutul lunii iunie 1939, guvernul român, prin specialiștii săi din cadrul Marelui Stat Major<sup>2</sup>, a trecut la elaborarea planurilor de distrugere a zonelor petrolifere în conformitate cu interesele naționale și potrivit concepției strategice de ansamblu. Planul avea să fie realizat în cel mai strict secret de către Secția a III-a Operații din M.St.M., avându-se în vedere și prezența spionajului german în România, care urmărea îndeaproape desfășurarea evenimentelor<sup>3</sup>.

Reprezentanții Angliei și Franței la București, care au luat la cunoștință de conținutul acestor planuri, s-au arătat, în principiu, mulțumiți. În acest sens, la 12 septembrie 1939, Cabinetul de Război al Marii Britanii avea să adopte un program cuprinzând șase puncte, prin care Anglia, în cooperare cu Franța, își enunța, în esență, decizia cumpărării tuturor cantităților de combustibil lichid aflate în stoc în România, urmând să semneze și contracte ferme pentru producția următoarelor șase luni. Măsurile adop-

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 97.

<sup>2</sup> În continuare se va cita: M.St.M.

<sup>3</sup> Horia Brestoiu, *op. cit.*, p. 98-104.

tate conțineau și un risc, și anume acela că Germania ar fi determinată să invadeze România<sup>1</sup>.

De partea cealaltă, conducerea celui de-al Treilea Reich nu a întârziat să reacționeze. Astfel, încă din primăvara anului 1939, Înaltul Comandament al armatei germane (OKW<sup>2</sup>) întocmise prin generalul von Fritsch planul militar de operații împotriva României, prevăzând ca obiectiv prioritar ocuparea regiunilor petrolifere prin desantarea unor importante forțe de comando, concomitent cu distrugerea liniilor de comunicații și izolarea completă a acestor regiuni<sup>3</sup>. Germania considera că, prin dobândirea intactă și exploatarea integrală a petrolului românesc își va putea asigura 40% din necesarul total de carburant. În același timp, spionajul german a dus o luptă susținută pe frontul secret din România, urmărind să pună capăt activității intense întreprinse de Anglia și Franța, care încercau stoparea aprovizionării cu petrol a Germaniei.

Desfășurarea ulterioară a evenimentelor a fost marcată de dominația crescândă a Germaniei la nivel continental, ceea ce a condus la izolarea politico-diplomatică a României. Pierderile teritoriale din vara anului 1940 au determinat prăbușirea regimului de autoritate al regelui Carol al II-lea, abdicarea în favoarea fiului său și instaurarea guvernului condus de Ion Antonescu. Întreaga evoluție politico-militară va impune integrarea țării noastre în sistemul politico-militar al Axei. Poziția de țară aliată iar nu ocupată pe care România a avut-o în cadrul Puteților Axei, timp de aproape patru ani, până la 23 august

<sup>1</sup> Gheorghe Buzatu, *Din istoria secretă a celui de-al doilea război mondial*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1988, p. 209.

<sup>2</sup> Prescurtare de la *Oberkommando der Wehrmacht*, lb. germană.

<sup>3</sup> Horia Brestoiu, *op. cit.*, p. 93.

1944, a avut drept consecință implicarea în război alături de Germania; ostilitățile au fost angajate împotriva URSS inițial, pentru ca apoi starea de beligeranță să se extindă și la restul Națiunilor Unite – Marea Britanie (1941) și SUA (1942).

În contextul integrării României în sistemul Axei și venirea la conducerea statului a generalului Ion Antonescu (6 septembrie 1940), se va solicita conducerii celui deal Treilea Reich trimiterea unei misiuni militare în țara noastră, în vederea preîntâmpinării unui atac inamic. Această solicitare fusese făcută încă de la 2 iulie 1940 de către regele Carol al II-lea, pentru ca apoi generalul Ion Antonescu să insiste, la 7 septembrie 1940, în cadrul unei întrevederi cu atașatul militar german al Aerului la București, colonelul Alfred Gerstenberg, la îndeplinirea acestui deziderat<sup>1</sup>.

În urma discuțiilor dintre generalul Kurt von Tippelskirch și Ion Antonescu din luna septembrie 1940 s-a căzut de acord ca perimetrul principal de staționare a trupelor din cadrul Misiunii germane să fie București–Ploiești–Buzău–Brașov<sup>2</sup>, incluzând astfel zona petroliferă.

Totodată, reprezentății Germaniei la București au fost instruiți să prevină pe moment o rupere a relațiilor româno-britanice, deoarece, conform unui avertisment dat la 14 septembrie 1940 de OKW, în subordinea căruia se afla și Abwehrul (spionajul militar german), „*nu se poate exclude în întregime un atac (britanic) asupra câmpurilor petrolifere românești*”. Această concluzie a fost întărită de raportul generalului Kurt von Tippelskirch, care menționa: „*Câmpurile petrolifere, putem fi siguri, sunt bine protejate împotriva*

<sup>1</sup> Gheorghe Buzatu, *O istorie a petrolului românesc*, Editura Enciclopedică, București, 1998, p. 331.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 332.

*sabotajului, dar împotriva atacurilor aeriene, apărarea lor este total inadecvată”<sup>1</sup>.*

Berlinul a confirmat trimiterea Misiunii Militare Germane la 12 octombrie 1940, concomitent cu sosirea la București a generalilor Erik Hansen (pentru Trupele de Uscat) și Wilhelm Speidel (pentru Aeronautică). Sarcina aparentă a Misiunii Militare Germane – după cum se arăta într-o notă a feldmareșalului Wilhelm Keitel, șeful Înaltului Comandament al Armatei germane – era de a contribui la reorganizarea și instruirea armatei române<sup>2</sup>. Într-un raport din 17 octombrie 1940, atașatul militar american în România redă convorbirea avută cu colonelul Gerstenberg – atașatul german al Aerului la București –, care preciza că sosirea Misiunii Militare Germane în România avea ca scop, în primul rând, „*protejarea câmpurilor petrolifere împotriva sabotajului și a posibilelor raiduri de bombardament britanice*”<sup>3</sup>.

În privința efectivelor și organizării Misiunii Militare Aeriene Germane în România, potrivit programului convenit de către cele două părți și Protocolului din 22 octombrie 1940, afluirea trupelor aeronautice germane în țara noastră s-a încheiat, în principal, la 14 noiembrie 1940. În final, pentru Aeronautică, au sosit din Germania: 189 ofițeri, din care doi generali, 19 ofițeri superiori, 168 de ofițeri inferiori, 648 de subofițeri, 3 832 trupă. Ca tehnică de luptă aceștia aduceau 1 013 autovehicule, 64 de avioane de luptă, 121 de tunuri antiaeriene, 21 de mitraliere antiaeriene și 12 proiectoare<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Eugen Preda, *op. cit.*, p. 57.

<sup>2</sup> Eugen Stănescu, Iulia Stănescu, Gavriil Preda, *Petrol și bombe la Ploiești*, Editura Imprimex, Ploiești, 1994, p. 27.

<sup>3</sup> Eugen Preda, *op. cit.*, p. 59.

<sup>4</sup> Aurel Pentelescu, Marius-Adrian Nicoară, *Aeronautica română în anii celui de-al doilea război mondial (22 iunie 1941-12 mai 1945)*, Editura Editgraph, Buzău, 2011, p. 45.

Prin însumarea efectivelor și materialelor Misiuni Militare Terestre (a Trupelor de Uscat) cu cele ale Misiunii Militare Aeronautice (Aeriene) rezultau, pentru Misiunea Militară Germană în România, forțe deloc neglijabile, formate din: 890 de ofițeri, 3 639 de subofițeri, 17 901 trupă, adică un total de 21 540 de oameni. Forței umane i se adăugau și materialele: 4 855 de autovehicule, 1 705 de motociclete etc. Șeful Misiunii Aeronautice în România a fost desemnat generalul-locotenent<sup>1</sup> Wilhelm Speidel, care îl avea ca șef de stat major pe colonelul ing. Bassenge<sup>2</sup>.

Unitățile aeronautice germane aveau misiunea să apere toate obiectivele industriale și strategice ale țării, în special regiunea petroliferă de pe Valea Prahovei împotriva unui eventual atac aerian, precum și instruirea personalului navigant și tehnic al aviației române.

Trecerea României de partea Axei și sosirea trupelor germane în țara noastră au alertat Anglia atât în legătură cu pericolul preluării capitalurilor engleze de către noii aliați, dar și din perspectiva folosirii petrolului românesc pentru scopurile de război ale Reichului. În acest sens, ministrul britanic la București, Reginald Hoare, a propus la Londra „*ruperea relațiilor diplomatice și trecerea imediată la efectivă bombardare a câmpurilor petrolifere*”. Propunerea avea însă să fie respinsă de Cabinetul de Război, întrucât, la aceea dată, Anglia nu dispunea de mijloacele aeriene corespunzătoare<sup>3</sup>. În perspectiva pătrunderii forțelor britanice în Grecia, în noiembrie 1940, englezii vor lua în considerare ipoteza unor atacuri aeriene asupra câmpurilor petrolifere românești. Astfel, ca urmare a unei scrisori a prim-ministrului Winston Churchill din 27 noiembrie

<sup>1</sup> Echivalent cu generalul de divizie din armata română.

<sup>2</sup> Aurel Pentelescu, Marius-Adrian Nicoară, *op. cit.*, p. 45.

<sup>3</sup> Eugen Preda, *op. cit.*, p. 62.

1940, Sir Charles Portal, șeful Statului Major al RAF (*Royal Air Force*) a dispus studierea posibilităților de atacare a zonei petrolifere românești, pornind de la bazele din nordul Greciei<sup>1</sup>. În acest sens, la 29 decembrie, ambasadorul britanic la Atena a fost instruit să ceară guvernului grec pregătirea unor baze aeriene în nordul țării, astfel încât, la începutul lunii aprilie 1941, britanicii aveau în Grecia aproximativ 80 de avioane.

La 14 ianuarie 1941, la Obersalzberg, generalul Ion Antonescu avea să-l informeze personal pe Hitler despre intenția Marii Britanii de a bombarda regiunile petrolifere românești în cazul în care trupele germane staționate în România vor trece Dunărea, în Bulgaria. Avertismentul fusese transmis confidențial la București de ministrul britanic Reginald Hoare. Germania a luat în serios posibilitatea unor eventuale atacuri aeriene britanice asupra zonei petrolifere românești. Astfel, în ianuarie 1941, printre forțele germane care au tranzitat România s-au găsit și unități de aviație și artilerie antiaeriană, concentrate în Bulgaria ca forțe de interceptare pe direcția unor posibile raiduri pornind de la bazele din Grecia<sup>2</sup>.

Rechemarea Legației britanice din România în prima parte a lunii februarie 1941 a amplificat pericolul unor raiduri aeriene asupra câmpurilor petrolifere românești, prin includerea automată a țării noastre în rândul statelor supuse blocadei engleze și al țințelor probabile luate în calcul de Comitetul Apărării<sup>3</sup>.

Planurile engleze vor fi însă definitiv compromise chiar de la început, odată cu ocuparea de către Wehrmacht

<sup>1</sup> John Sweetman, *Ploesti Oil Strike*, New York, Ballantine Books, 1974, p. 43-44.

<sup>2</sup> Horia Brestoiu, *op. cit.*, p. 367-368.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 368.

a Iugoslaviei și Greciei, în primăvara anului 1941. Retragerea trupelor britanice din Grecia va contramanda în ultimul moment ordinul pentru un raid aerian asupra Ploieștiului, despre care s-a considerat, probabil, că nu va avea un rezultat pozitiv<sup>1</sup>. Abandonarea Greciei de către britanici a eliminat practic orice posibilitate de atacare a regiunii petrolifere românești, din cauza razei de acțiune relativ reduse a bombardierelor RAF la acea vreme, orice posibilitate ca Marea Britanie să obțină baze aeriene în Turcia neutră fiind exclusă.

De fapt, la începutul anului 1941, RAF nu avea posibilitatea reală de a bombarda câmpurile petrolifere românești. Iar o decizie în acest sens a Cabinetului de Război englez nu exista în realitate, fiind doar o intoxicare pentru dezinformarea Germaniei. Astfel alertată permanent, Germania își bloca o parte din forțe în această regiune. Mai mult, Comitetul Apărării al Cabinetului britanic a decis încă de la jumătatea lunii ianuarie 1941, la propunerea șefului Statului Major al Aerului, că țelul principal al forțelor de bombardament, în următoarele șase luni, era de a distruge principalele uzine germane de carburant sintetic – în cazul României, un rol important urma să-l aibă sabotajul, întrucât aviația militară britanică nu putea îndeplini singură o astfel de misiune<sup>2</sup>.

Dacă intenția britanicilor de a bombarda zonele petrolifere românești avea să reprezinte doar o diversiune, primele incursiuni de bombardament asupra teritoriului României vor fi efectuate de aviația sovietică începând cu 22 iunie 1941, chiar înainte de declanșarea operațiilor terestre pe frontul din Moldova. Astfel, orașele București,

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 369.

<sup>2</sup> Charles Webster, Noble Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany, 1939-1945*, vol. I, U.K. Military Series, 1961, p. 55.



Iași, Constanța și în special Ploiești vor constitui, pornind de la această dată și până în octombrie 1941, țintele primei ofensive de bombardament strategic executat asupra teritoriului României în cursul celui de-al Doilea Război Mondial.

Intrarea SUA în război alături de Marea Britanie și de URSS i-a determinat pe Aliați ca începând din vara anului 1942 și în anii următori, să execute raiduri aeriene asupra teritoriului României în principal prin aviația americană, care avea inițial baze în Africa de Nord și apoi în Italia.

## ALIAȚII ȘI BOMBARDAMENTELE STRATEGICE

Încă de la începutul celui de-al Doilea Război Mondial, atât doctrina militară engleză cât și cea americană atribuiseră un rol decisiv bombardamentelor strategice repetate, ca factor de distrugere a potențialului inamic și de măcinare a moralului acestuia. Edificatoare a fost opinia formulată la 4 septembrie 1940 de premierul britanic Winston Churchill, care afirma că „numai forța aeriană ar putea câștiga războiul”<sup>1</sup>.

Supraaprecierea rolului acestor bombardamente avea să conducă la concluzia unor experți militari din Marea Britanie și a SUA că raidurile aeriene la mare distanță ar putea substitui marile operații terestre până când, datorită unui cumul de factori, inamicul s-ar afla în pragul prăbușirii<sup>2</sup>. Această teorie susținea poziția Marii Britanii, care excludea, în general, până în faza finală a războiului, angajarea trupelor terestre în operații de mare anvergu-

<sup>1</sup> Horia Brestoiu, *op. cit.*, p. 481.

<sup>2</sup> Eugen Preda, *op. cit.*, p. 99-100.

ră, evitând, astfel, repetarea pierderilor suferite în Primul Război Mondial. Doctrina britanică va influența și strategia americană, ai cărei experți considerau, în septembrie 1941, prin Divizia Planurilor Războiului Aerian, că o invazie de mare anvergură nu putea fi efectuată înainte de primăvara anului 1944<sup>1</sup>. Pornind de la aceste premise, bombardamentele strategice vor căpăta o pondere însemnată în strategia aliată.

Dacă într-o prima fază bombardamentele strategice vizau numai lipsirea inamicului de resursele vitale pentru susținerea războiului, treptat, ele vor fi extinse și asupra marilor centre populate, urmărindu-se nu numai distrugerea unor obiective militare, economice, ci și subminarea moralului populației. Bombardamentele concentrate asupra zonelor industriale și a celor dens populate se vor dovedi calea preferată de utilizare a acestei arme, pe fondul disputelor privind oportunitatea și legitimitatea lor în balanța generală a sorților conflagrației. Folosirea acestei strategii de către Aliați va însemna și replica la ofensiva aeriană germană asupra Angliei.

La începutul războiului, caracteristicile tactico-tehnice ale avioanelor limitau posibilitatea efectuării unor bombardamente strategice. Specialiștii Forțelor Aeriene ale SUA au propus realizarea unor avioane cu mai multe motoare și autonomie mare de zbor, de cel puțin 10 ore, fără alimentare, pentru bombardamentele strategice, și obținerea unor baze de la care să se poată opera cât mai aproape de zonele vitale. La 24 ianuarie 1938, generalul Frank Andrews, șeful Cartierului General al Forțelor Aeriene ale SUA, într-un memorandum care formula doctrina aeriană americană, considera că: „*Lupta mondială pentru baze aeriene*

---

<sup>1</sup> Horia Brestoiu, *op. cit.*, p. 481.

*strategice și flote aeriene efective se va intensifica odată cu rapida dezvoltare tehnică a avionului*<sup>1</sup>.

În februarie 1941, forțele aeriene americane s-au angajat să coopereze ofensiv cu cele britanice, având ca obiectiv principal distrugerea forțelor armate germane și a resurselor celui de-al Treilea Reich.

La 12 iunie 1942 are loc prima misiune de bombardament a Forțelor Aeriene ale SUA efectuată asupra rafinărilor de petrol de la Ploiești. Chiar dacă misiunea aviației americane n-a dus la rezultatul scontat, ea a permis noi analize la nivelul comandanților aliați asupra concepției privind organizarea și executarea bombardamentelor strategice. De asemenea, nici atacurile din vara anului 1942 asupra Ruhrului, la Essen și Düsseldorf, n-au avut rezultatele scontate, organizarea apărării antiaeriene provocând mari pierderi în rândul avioanelor aliate. Cu toate acestea, s-a considerat că, de la primul lor bombardament în Europa și până în 1943, acțiunile aeriene strategice ale SUA au fost experimentale, rezultatele lor, atât de natură tactică cât și tehnică, având o mare valoare și fiind larg utilizate la elaborarea a ceea ce se va numi „Directiva de la Casablanca”.

Aceste prime bombardamente au demonstrat Aliaților că era necesară aprobarea de către forurile militare superioare a unui program concret al operațiilor aeriene strategice pe o perioadă mai lungă. Comandamentul Forțelor Aeriene ale Armatei SUA avea să actualizeze condițiile și prioritățile strategice. De altfel, Aliații ajunseseră la concluzia că potențialul terestru aliat era inferior Axei și ca atare nu putea fi încă folosit în bătălii decisive. Prioritatea de moment consta în distrugerea prealabilă a potențialului

<sup>1</sup> Apud Eugen Preda, *op. cit.*, p. 100.

militar, industrial și general economic al Axei, și în special al Germaniei. Dacă dotarea aviației americane și sporirea efectivelor Forțelor Aeriene erau satisfăcute la timp, specialiștii militari ai SUA considerau că în urma bombardamentelor masive asupra teritoriului german, la mijlocul anului 1944, Reichul nu mai putea rezista unei invazii terestre a Aliatilor. Ținând seama de experiența acumulată, se propunea organizarea și declanșarea unei ofensive aeriene mixte de bombardament strategic, în care aviația americană urma să atace numeroase obiective militare și industriale germane prin bombardamente de zi, în timp ce aviația britanică avea să atace masiv zonele industriale, noaptea, cu scopul de a distruge moralul populației civile, cu efecte însemnate și asupra producției industriei de război. Totodată, era evidențiată clar complementaritatea aeriană a teatrelor de operații europene și mediteraneane.

În ceea ce privește selectarea obiectivelor, gruparea zonelor și determinarea ordinii în care urmau să fie atacate, comandanții aliați considerau că acestea constituiau cea mai grea și mai delicată sarcină în război, reprezentând elemente definitorii ale strategiei aeriene. Aceasta determina o analiză sistematică și riguroasă a nivelului producției de război a celui de-al Treilea Reich, în care scop s-a apelat pentru prima oară la o nouă formă de cercetare – analiza operațională.

Deciziile luate de Churchill și Roosevelt la Conferința de la Casablanca, din ianuarie 1943, aveau să influențeze întreaga desfășurare ulterioară a războiului, mai ales pentru forțele aeriene. Aici s-a decis declanșarea, începând din vara anului 1943, a unei „Ofensive combinate de bombardament” (*Combined Bomber Offensive*, denumită pe scurt CBO) asupra Germaniei și a țărilor aliate, acțiune strategică care urma să aibă un rol determinant în distrugerea

treptată a potențialului de război al Axei. Planul purta denumirea de cod „Operația Pointblank” și avea ca scop să distrugă sistemul militar, industrial și economic german, ca o condiție prealabilă a debarcării trupelor aliate pe continentul european<sup>1</sup>.

Tot la Conferința de la Casablanca s-a decis și distrugerea rafinăriilor de petrol de la Ploiești, în condițiile în care zona petroliferă românească asigura prin rafinările sale, conform estimărilor americane, „mai mult de jumătate din produsele necesare menținerii forțelor germane în stare operațională”<sup>2</sup>.

Distrugerea zonei petrolifere românești a ocupat un loc important în cadrul discuțiilor purtate de către președintele american și prim-ministrul britanic la Casablanca, acest obiectiv fiind situat de către Statul Major Aliat (8 martie 1943) pe locul trei între misiunile ofensivei aliate de bombardament. În acest context, s-a hotărât concentrarea unor puternice forțe aeriene care să asigure distrugerea totală a zonei petrolifere românești dintr-o singură lovitură. Aliații considerau că, printr-un bombardament aerian reușit asupra Ploieștiului, distrugerile vor fi atât de mari încât Germania nu va mai putea beneficia de petrolul românesc, ceea ce va duce la înfrângerea acesteia și, implicit, la scurtarea războiului.

În vederea efectuării bombardamentelor strategice, Aliații au alcătuit o serie de studii privind importanța militară a obiectivelor industriale românești, sintetizate într-un raport de aproape 200 de file intitulat *Strategic Survey of Romania*, în redactarea căruia un rol important l-au avut serviciile secrete, în special Biroul pentru Servicii Strategice al SUA (*Office of Strategic Services – OSS*). Raportul, care

<sup>1</sup> Horia Brestoiu, *op. cit.*, p. 483.

<sup>2</sup> John Sweetman, *op. cit.*, p. 67.

conținea un mare volum de documente privind condițiile politice, economice și sociale din România în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, cuprindea totodată date referitoare la principalele orașe ale țării, cu indicarea tuturor obiectivelor industriale de importanță militară<sup>1</sup>.

Dintre obiectivele vizate, pe primul loc se situa zona Văii Prahovei și a Ploieștiului, întrucât se cunoștea importanța industriei petroliere românești în susținerea efortului de război al Germaniei, care, în ciuda succeselor militare din perioada 1939-1942, avea nevoie în continuare de mari cantități de petrol.

Studiul oferea o serie de date și informații importante: principalele surse și mijloace de procurare a rezerveilor de benzină și lubrifianți ale Germaniei proveneau din România; Ploieștiul reprezenta cea mai mare concentrare productivă dintr-un total de 128 de centre petrolifere, iar distrugerea rafinăriilor românești putea influența situația frontului în Europa; căile ferate din zona Ploieștiului aveau o capacitate de transport de cinci milioane de tone pe an, iar distrugerea acestei zone crea mari greutăți pentru transportul a circa trei milioane de tone pe an destinate altor regiuni din Europa; rafinăriile moderne de la Ploiești aveau o capacitate de prelucrare de circa 9 350 000 tone pe an, iar conductele de petrol asigurau transportul a circa un milion de tone pe an între Ploiești și Giurgiu; producția curentă de petrol brut era estimată la 27% din totalul Axei<sup>2</sup>. În acest sens, analiștii aliați legau declanșarea bombardamentelor strategice de evoluția operațiilor militare hotărâte la Conferința de la Casablanca. Pentru Ploiești începea numărătoarea inversă.

<sup>1</sup> Horia Brestoiu, *op. cit.*, p. 483-484.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 484-485.

## ORGANIZAREA SISTEMULUI DE APĂRARE ANTIAERIANĂ DIN ZONA PETROLIFERĂ PLOIEȘTI-VALEA PRAHOVEI ÎN PERIOADA 1940-1943

Pentru apărarea zonei petrolifere de pe Valea Prahovei de eventualele bombardamente ale Aliaților, Germania, în colaborare cu autoritățile militare române, a reușit realizarea unui complex de măsuri destinate protejării instalațiilor de rafinare a petrolului. Înzestrat cu o apărare antiaeriană redutabilă, Ploieștiul a devenit unul din cele mai bine apărate orașe din Europa împotriva atacurilor aeriene, ceea ce i-a adus și denumirea de *Festung* Ploiești sau „Fortăreața Ploiești”, locul în care aviatorii americani își doreau cel mai puțin să ajungă.

Încă din anul 1940, pentru a preveni posibile atacuri asupra industriei petroliere, Marele Stat Major român a dislocat la Ploiești Divizia 2 Gardă, pentru a asigura paza și apărarea acestei zone de interes strategic. Cu toate acestea, într-o notă raport din 12 aprilie 1940 întocmită de Secția 3 Operații din cadrul M.St.M se aprecia că apărarea acestei regiunii, care avea o suprafață de circa 3 500 km<sup>2</sup>, dispunea încă de forțe insuficiente pentru respinge un atac cu trupe desantate sau un atac aerian. La acel moment apărarea aeriană a regiunii petrolifere dispunea de numai șapte baterii de artilerie antiaeriană și o baterie și jumătate de mitraliere antiaeriene de calibru 13,2 mm<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Col. (r.) dr. Gavriil Preda, *Apărarea antiaeriană româno-germană în zona petroliferă a României*, în „70 de ani de la intrarea României în Al Doilea Război Mondial. Contribuția Forțelor Aeriene Române în Campania anului 1941. Doctrină, instruire și înzestrare. Personalități. Acțiuni militare”, volum editat de Statul Major al Forțelor Aeriene. Școala

Ulterior, în zonă a început constituirea Detașamentului Prahova, cu scopul de a înlocui Divizia 2 Gardă și de a prelua misiunile acesteia. Astfel, la începutul lunii septembrie 1940, paza și apărarea regiunii petrolifere erau asigurate de Divizia 2 Gardă, Detașamentul Prahova, șapte baterii de tunuri AA, șapte companii de jandarmi, o baterie proiectoare, 10 grupe de mitraliere AA de calibru 13,2 mm și peste 132 de mitraliere AA de 8 mm<sup>1</sup>.

Evenimentele din vara anului 1940 și venirea la putere a generalului Ion Antonescu (6 septembrie 1940) au urgentat tratativele pentru aducerea unei misiuni militare germane în România. La 29 septembrie 1940, la numai patru zile după ce se înregistrase oficial cererea părții române, Germania a aprobat trimiterea de trupe în țara noastră. Prezența forțelor germane avea să contribuie la întărirea substanțială a sistemului de apărare a zonei petrolifere, unde au fost dislocate numeroase baterii AA, dar și o divizie de infanterie. Conform ordinelor date de OKW și aprobate de Adolf Hitler, principala misiune a trupelor germane din România era chiar „apărarea zonei petrolifere”<sup>2</sup>.

La 23 ianuarie 1941, Comandamentul Superior al Trupelor Armatei germane din România a notificat Marelui Stat Major român Ordinul nr. 51/1941 pentru intrarea în dispozitiv a forțelor aeriene germane în România, referitor la „*apărarea spațiului aerian – România*” de către Luftwaffe<sup>3</sup>.

---

de aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2012, p. 433.

<sup>1</sup> Arhivele Militare Române (în continuare se va cita A.M.R.), fond 5418, dosar 1776, f. 1-2.

<sup>2</sup> Andreas Hillgruber, *Hitler, Regele Carol și Mareșalul Antonescu*, Editura Humanitas, București, 1994, p. 135.

<sup>3</sup> A.M.R., fond 1377, dosar 1, f. 251.



La acea dată se subordonau Misiunii Aeriene Germane următoarele: 1) unități proprii de aviație și artilerie AA; 2) forțele aeriene ale Corpului 8 Aerian german; 3) „*toate forțele ce îi vor fi destinate ulterior*”<sup>1</sup>. Misiunea Militară Aeriană Germană coopera din punct de vedere tactic, în acest timp, cu: 1) unități de artilerie antiaeriană – ACA (apărarea contra aeronavelor) ale Comandamentului Aero de pe lângă Comandamentul Superior al trupelor Armatei Germane din România – altele decât unitățile de apărare antiaeriană din subordinea Misiunii; 2) Forțele Aeriene Regale Române, în măsura în care nu erau subordonate nemijlocit Misiunii.

În baza ordinului mai sus amintit, s-a constituit Comandamentul Aviației de Vânătoare German din România, comandat de maiorul de aviație Gotthard Handrick<sup>2</sup>, comandantul Grupului III din Flotila 52 Vânătoare (*III. Gruppe/Jagdgeschwader 52*)<sup>3</sup>, aflat în subordinea directă a șefului Misiunii Aeriene Germane. Acest comandament avea în compunere următoarele forțe aeriene: Grupul III (fără Escadrila 7) din Flotila 52 Vânătoare (Vt.) (*III./JG 52*), dislocat pe aerodromul Pipera; Grupul II din Flotila 27 Vt. (*II./JG 27*), dislocat pe Băneasa; Grupul III din Flotila 27 Vt. (*III./JG 27*), dislocat pe Giulești; Grupul II „Distrugătoare”<sup>4</sup>, dislocat pe aerodromul din Alexandria; Escadrila 7 din Flotila 52 Vt. (*7./JG 52*), dislocat pe ae-

<sup>1</sup> *Ibidem*.

<sup>2</sup> Handrick, care urma să conducă instruirea aviatorilor români, era o figură cunoscută în Germania, după ce câștigase proba de pentaton modern la Jocurile Olimpice care au avut loc la Berlin în 1936.

<sup>3</sup> Fiecare flotilă germană avea trei grupuri, numerotate cu cifre romane (I, II, III) și nouă escadrile – câte trei pentru fiecare grup – numerotate cu cifre arabe (de la 1 la 9).

<sup>4</sup> Acest grup era dotat cu avioane bimotoare Messerschmitt Bf-110, denumite și „Zerstörer” (*Distrugător*, lb. germană).

rodromul de la Călărași. Potrivit înțelegerilor cu M.St.M. român, Comandamentul Aviației de Vânătoare German subordona și „*unități de aviație de vânătoare române, pe măsură ce acestea urmează instrucția germană*”<sup>1</sup>.

Convenția militară între M.St.M. român și Misiunea Militară Germană, încheiata la 12 februarie 1941, prevedea că „*apărarea totală pe uscat, în aer și pe mare a instalațiilor, conductelor de petrol, cisternelor și trenurilor de petrol revine Marelui Stat Major, care este responsabil și care va fi sprijinit în acest scop de trupe și comandamente germane.*” Același document menționa că generalul Hansen, șeful Misiunii Militare Germane din România era „*însărcinat personal de către Führerul Marii Germanii cu supravegherea acestei apărări totale*” și că între trupele române și germane nu exista decât o subordonare tactică pentru executarea misiunilor primite<sup>2</sup>.

Tot în luna februarie a anului 1941 a fost înființat Comandamentul Militar al Regiunii Petrolifere, comandant fiind numit generalul Vintilă Davidescu. Având postul de comandă la Ploiești, acest comandament dispunea de următoarele unități: a) Brigada 2 Mixtă (comandant, generalul Gheorghe Ionescu-Sinaia), organizată pe trei regimente de grăniceri, având în total 81 de ofițeri și 2 981 trupă; b) Detașamentul Special de Jandarmi, cu 23 de ofițeri și 962 trupă; c) Comandamentul Apărării Contra Avioanelor (ACA) Ploiești (comandant, colonelul Gerlok), format din: gruparea ACA germană (comandant, locotenent-colonelul von Grapov), având în compunere patru divizione cu 16 baterii AA calibru 88 mm, șapte baterii AA calibru 20 mm, o baterie AA calibru 37 mm, cu 82 de ofițeri și 2 246 trupă, și din gruparea ACA română (comandant, locotenent-colonelul Gheorghe Turtureanu), având în compunere două

<sup>1</sup> A.M.R., fond 1377, dosar 1, f. 252.

<sup>2</sup> Apud col. (r.) dr. Gavriil Preda, *op. cit.*, p. 435.

divizioane cu șapte baterii AA calibru 75 mm, o baterie AA calibru 13 mm, trei baterii de proiectoare, cu 30 de ofițeri și 948 trupă; d) Batalionul de pompieri român cu cinci ofițeri și 141 de trupă; e) Batalionul de pompieri german cu șase ofițeri și 120 trupă; f) Compania de poliție și ajutor german cu trei ofițeri și 120 trupă; g) Flotila 2 Vânătoare (comandant, locotenent-comandorul Alexandru Tănăsescu), cu 31 de ofițeri, 694 trupă și 44 de avioane<sup>1</sup>.

Prin Ordinul nr. 852 din 7 martie 1941 al Ministerului Aviației și Marinei, referitor la misiunile date de către Misiunea Aero Germană unităților germane din România, se preciza că toate forțele și mijloacele de apărare antiaeriană din regiunea petroliferă, atât române cât și germane, acționau în subordinea Comandamentului AA de la Ploiești<sup>2</sup>.

În vederea protejării resurselor petroliere ale României, Germania va întreprinde o serie de acțiuni cu caracter militar care vizau apărarea regiunii Ploiești–Valea Prahovei. Prima mișcare în acest sens a fost desemnarea, la 22 aprilie 1941, a generalului-locotenent Wilhelm Speidel, ca șef al Misiunii Aeriene Germane din România. Tot acum au fost create trei zone de apărare: Ploiești, perimetrul de înmagazinare de la Cernavodă și portul de transbordare Giurgiu. De asemenea, șeful Misiunii Militare pentru Armata de Uscat îi revenea sarcina de a organiza și proteja zona petroliferă din jurul Ploieștiului împotriva raidurilor aeriene, cât și a echipelor de distrugere parașutate noaptea, fiind desemnat pentru acest scop un regiment special<sup>3</sup>. Prin aceste măsuri, Germania avea în vedere apărarea resurselor de petrol românești în fața pericolului bombardamentelor aliate și al actelor de sabotaj.

<sup>1</sup> A.M.R., fond 323, dosar nr. 5, f. 1-2.

<sup>2</sup> Col. (r.) dr. Gavriil Preda, *op. cit.*, p. 436.

<sup>3</sup> Eugen Preda, *op. cit.*, p. 75.

La 1 mai 1941, generalul Seifrit a fost numit comandantul Apărării AA la Ploiești. La acea dată Comandamentul Apărării AA de la Ploiești avea în subordine următoarele forțe: Regimentul 229 AA german (dislocat la Băicoi-Câmpina), Regimentul 22 AA german, Regimentul 180 AA german, Regimentul de pompieri moto „Sachsen” și gruparea ACA română de sub comanda locotenent-colonelului Gheorghe Turtureanu<sup>1</sup>.

Misiunea Militară Germană și-a modificat efectivele și dispunerea forțelor pe teritoriul românesc conform necesităților războiului, dar și celor privind interesele stricte ale Germaniei în zona Balcanilor, fără a mai notifica autorităților militare române în drept acest fapt. Astfel, la sfârșitul anului 1941, pe teritoriul României se aflau numeroase baterii de artilerie antiaeriană, după cum urmează: 28 de baterii grele de 88 mm, 36 de baterii de 37 mm, șapte baterii de proiectoare și 75 de baloane de protecție<sup>2</sup>.

În prima jumătate a lunii septembrie 1942, șeful Misiunii Aeriene Germane din România, generalul Wilhelm Speidel, a fost înlocuit cu atașatul aeronautic al Legației Germaniei la București, generalul-maior Alfred Gerstenberg. Rocada a coincis și cu declanșarea unui proces de întărire progresivă a aviației de vânătoare germane din România, până la sfârșitul anului sosind în țara noastră un număr important de soldați din Luftwaffe.

După atacul aerian executat de aviația americană în noaptea de 12 iunie 1942, care a constituit un prim avertisment, autoritățile militare româno-germane au trecut la întărirea sistemului de apărare a zonei petrolifere Ploiești-Prahova. Guvernul României avea să solicite cu insistență Germaniei organizarea apărării zonei petrolifere, proble-

<sup>1</sup> Col. (r.) dr. Gavriil Preda, *op. cit.*, p. 436.

<sup>2</sup> Aurel Pentelescu, Marius Adrian Nicoară, *op. cit.*, p. 49.

ma fiind ridicată de către mareșalul Antonescu ministrului de externe al Germaniei, Ribbentrop, la 23 septembrie 1942, în cursul convorbirilor de la Cartierul General al lui Hitler de la Vinnița. Rezultatele acestui demers, ca și cele din convorbirile Hitler-Antonescu din ianuarie 1943, precum și discuțiile în repetate rânduri cu reprezentanții diplomați și militari germani la București au dus la suplimentarea apărării antiaeriene a regiunii Ploiești–Prahova. În acest sens, la 17 iunie 1943, a fost încheiat un protocol între Carl Clodius, reprezentantul economic al Reich-ului la București, și Mihai Antonescu, vicepreședinte al Consiliului de Miniștri și ministru al afacerilor străine, care prevedea, conform planului Comandamentului aviației germane din România, o nouă creștere, cu 8,9 miliarde lei, a cheltuielilor destinate apărării antiaeriene, acoperirea sumei urmând a se face, ca și în cazurile anterioare, în proporție de câte 42%, de România și Germania, și de 16%, de Italia<sup>1</sup>.

Pe plan militar, întărirea apărării antiaeriene a zonei petrolifere a rezultat din înfăptuirea unui complex de măsuri destinate să consolideze comandamentul și să completeze dispozitivul artileriei antiaeriene, aviației de vânătoare, precum și sistemul de pândă și alarmare<sup>2</sup>.

Trebuie precizat că, sistemul apărării antiaeriene a zonei Ploiești–Prahova fusese astfel conceput încât includea două mari componente: *apărarea îndepărtată* – prin acțiunea aviației de vânătoare pentru atacarea și destrămarea formațiunilor de bombardament – și *apărarea apropiată* – prin acțiunea mijloacelor de artilerie AA dispuse circular

<sup>1</sup> Eugen Preda, *op. cit.*, p. 133.

<sup>2</sup> Comandor dr. Jipa Rotaru, *Bombardamentul de la 1 august 1943: victorie sau înfrângere*, în „Societate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istorie Militară”, nr. 1, București, f.d., p. 141.

față de obiectivele de apărare din zonă. În consecință, în cursul lunilor iunie și iulie 1943, comandamentul german, în acord cu Marele Stat Major român, a trecut în mod concret la întărirea dispozitivului de apărare apropiată antiaeriană a zonelor petrolifere, cu precădere a orașului Ploiești.

Măsurile luate au vizat patru direcții principale de acțiune. Prima și cea mai importantă direcție de acțiune a fost completarea dispozitivului de apărare antiaeriană realizat anterior cu mijloace de artilerie AA și dispozitive de tip radar Freya și Würzburg, cât și diversificarea dispunerii acestor mijloace, cu scopul de a realiza surprinderea inamicului și cu foc antiaerian eficace la toate înălțimile sub 10 000 m. Ca urmare, în zona Câmpina-Ploiești-Brazi au fost dislocate încă 20 de baterii de artilerie AA românești cu tunuri de 20 mm (Gustloff), 37 mm (Rheinmetall), 88 mm și 105 mm (Krupp)<sup>1</sup>.

În același timp, la Ploiești a fost dislocată Divizia 5 AA germană, comandată de colonelul Julius Kuderna (avansat, la 1 septembrie 1943, la gradul de general-maior) și care avea punctul de comandă în pădurea Misleanca. Această divizie avea în compunere Regimentele 180 și 202 AA cu un total de 42 baterii, din care: cinci baterii de calibre între 20 și 37 mm, 32 de baterii de calibru 88 mm și alte cinci baterii, de calibre între 105 și 128 mm. Fiecare regiment avea în compunerea sa câte un divizion de proiectoare, compus din patru baterii, și câte o stație de radiolocație de tip Freya. Bateriile germane au fost amplasate la Ploiești, Băicoi, Moreni și Câmpina în dispozitive concentrice. Piese de artilerie AA au fost amplasate și pe platforme de cale ferată, pe două trenuri, în gările Buda și Crângul lui Bot<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Aurel Pentelescu, Marius Adrian Nicoară, *op. cit.*, 138.

<sup>2</sup> Maior Aurel David, Șerban Pavelescu, *Organizarea apărării anti-*

Întreaga artilerie antiaeriană din zonă, precum și escadri-  
lele de vânătoare se subordonau comandantului Diviziei 5  
AA germane, colonelul Kuderna, realizându-se astfel „*un  
sistem unic de apărare antiaeriană*”<sup>1</sup>.

În subordinea operativă a Diviziei 5 AA germane in-  
tra și Brigada 5 AA română – cu Regimentele 7 și 9 AA  
– care făcea parte din compunerea Corpului 5 Teritorial  
Ploiești, de sub comanda colonelului Ion Rudeanu (ur-  
mat de generalul de brigadă Gheorghe Pârvulescu). Mij-  
loacele de apărare antiaeriană române dispuneau de 40  
de baterii antiaeriene grupate astfel: 24 de baterii (din  
care patru baterii de proiectoare și un divizion de baloane  
captive) se aflau în dotarea Regimentului 7 AA la Chițor-  
ani și 16 baterii (din care două de proiectoare) deserveau  
Regimentul 9 AA la Urleta. Regimentul 7 AA participa  
împreună cu Regimentul 180 AA german la apărarea an-  
tiaeriană a orașului Ploiești, divizioanele sale fiind dispuse  
concentric, pe două linii de apărare, la Târgșor, Dârvari,  
Negoiești, Păulești, Crângul lui Bot și Valea Călugărească.  
Regimentul 9 AA apăra, în cooperare cu Regimentul 202  
AA german, centrele sensibile Câmpina, Băicoi, Țintea și  
Moreni. Acesta era format din Divizioanele 36 și 38 Mix-  
te și Divizionul 35 Proiectoare, bateriile sale fiind dispuse  
astfel: la Câmpina – patru baterii calibru 88 mm, două  
baterii de 20 mm și două baterii de proiectoare; la Florești  
– două baterii de 20 mm; la Băicoi-Țintea – două baterii  
de 88 mm și două baterii de 20 mm; la Moreni – o baterie  
de 20 mm<sup>2</sup>.

---

*aeriene în zona petroliferă Valea Prahovei în perioada 1942-1944*, în „Socie-  
tate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istorie Militară”, nr.  
1, București, f.d., p. 147.

<sup>1</sup> Aurel Pentelescu, Marius Adrian Nicoară, *op. cit.*, p. 139.

<sup>2</sup> Maior Aurel David, Șerban Pavelescu, *op. cit.*, p. 147.

Apărarea antiaeriană a zonei petrolifere Ploiești-Câmpina dispunea în total de 82 de baterii (40 românești și 42 germane), din care 14 baterii de proiectoare (șase române și opt germane), plus câteva sute de mitraliere antiaeriene dispuse în partea superioară a clădirilor înalte, în apropierea podurilor, pe castelele de apă, în clopotnițele bisericilor și pe vagoanele de cale ferată.

Eficacitatea dispozitivului de apărare antiaeriană de la Ploiești avea să se dovedească în timpul bombardamentul de la 1 august 1943, când 20 din cele 36 de bombardiere pierdute de americani (după documentele militare românești) au fost doborâte de bateriile AA românești și germane. Aceste rezultate aveau să-l determine pe mareșalul Antonescu să afirme după atac că „artileria antiaeriană a lucrat foarte bine”, aducând totodată mulțumiri publice celor care s-au distins<sup>1</sup>.

Pe lângă unitățile de artilerie antiaeriană, importanța zonei petrolifere a obligat comandamentele militare române și germane să ia măsuri pentru a întări și aviația de vânătoare. Pentru aceasta, încă din primăvara anului 1943, s-a stabilit, de comun acord, ca aviația de vânătoare germană să aibă în zonă trei escadrile de vânătoare de zi, dotate cu avioane Messerschmitt Bf-109, iar forțele aeriene române, cinci escadrile de vânătoare amplasate pe aerodromurile din Mizil, București, Târgșor și Constanța. Acestora li se adăugau încă două escadrile de vânătoare de noapte germane și una românească, ce se afla în curs de înființare pe aerodromul de la Ziliștea-Buzău, toate dotate cu avioane bimotoare de tip Messerschmitt Bf-110<sup>2</sup>. Pentru coordonarea aviației de vânătoare, s-au stabilit nouă zone

<sup>1</sup> A.M.R., fond 1376, dosar 6, f. 97.

<sup>2</sup> Vasile Tudor, „O escadrilă română la Festung Ploiești (1943)”, în *Festung Ploiești*, Editura Printeuro, Ploiești, 2004, p. 49.



de acțiune pentru zona Ploiești–București, unde acțiunile erau conduse prin stațiile de radiolocație Würzburg, și alte nouă zone de cercetare Freya, dispuse circular, la 200 km. pentru alarmare.

Comandamentul apărării antiaeriene a zonei petroliere a luat măsuri în vederea concentrării eforturilor artileriei AA cu cele ale aviației de vânătoare și pentru perfecționarea cooperării între cele două categorii de forțe. Dispozițiile date în acest sens prevedeau că aviația de vânătoare putea ataca avioanele inamice în zona de eficacitate a artileriei antiaeriene, dar numai la înălțimi de peste 2 000 de metri. Astfel, dacă artileria antiaeriană trebuia să tragă numai pe avion văzut, sub 2 000 de metri, evitând zonele în care aveau loc lupte aeriene, aviația de vânătoare trebuia să acționeze în afara zonei de eficacitate a artileriei antiaeriene.

A doua direcție de acțiune în consolidarea sistemului apărării antiaeriene a zonei Ploiești–Prahova a fost instalarea de baloane captive umplute cu hidrogen, la diferite înălțimi (peste 200 m), în așa fel ca acestea să atingă baza norilor și să intre în nori, pentru a fi bine mascate. La contactul cu aceste baloane sau numai cu cablul de ancorare de la sol, care avea prins de el exploziv, avionul inamic era distrus în mod sigur. Divizionul 3 Aerostație român, care avea în dotare 58 de baloane captive, a efectuat această operație, depășind numeroase greutăți din cauza stării precare a materialului din dotare, ducând la indisponibilități fluctuante: 28 de baloane disponibile la 21 iulie 1943, 18 baloane disponibile la 22 iulie 1943 ș.a.m.d., ceea ce echivala practic cu inexistența unui baraj de baloane de protecție. Cu toate acestea, la 1 august 1943, grație eforturilor făcute de militarii români din Divizionul 3 Aerostație, 41 de baloane au fost disponibile (din 58 existente), dar

din lipsă de hidrogen au fost ridicate în dispozitivul de apărare numai 24 dintre ele<sup>1</sup>.

Trebuie precizat faptul că și germanii, la început, au avut în dotare baloane captive, care intrau în dotarea Divizionului 102 german. În octombrie 1942, divizionul german a predat aceste baloane captive Divizionului 3 Baloane de protecție român, laolaltă cu întreaga dotare adiacentă. Trecerea baloanelor în custodia unității române de aerostație, precum și insuficienta instruire a soldaților noștri asupra întreținerii materialului de protecție, a înlăturării defectelor și urmărilor accidentelor ce ar fi putut surveni au dus la deteriorarea materialului din dotare<sup>2</sup>.

A treia direcție importantă în care s-a acționat pentru sporirea forței combative a dispozitivului de apărare antiaeriană în zona Ploiești–Prahova a fost camuflarea obiectivelor folosindu-se ceață artificială, crearea de obiective false și vopsirea tip mozaic a obiectivelor existente. Totuși, ceață artificială a reprezentat principalul mijloc de camuflaj, fiind produsă de cele 1 000 de generatoare de tip *Nebeltopf* dispersate pe raza orașului Ploiești. Postul de comandă al unității de camuflaj prin ceață se afla la Strejnic și se subordona Brigăzii 5 AA. Cu toate acestea, la data producerii atacului aerian american de la 1 august 1943, sistemul de mascare cu ceață artificială s-a dovedit a fi total inefficient din cauză că declanșarea sistemului de generatoare *Nebeltopf* s-a făcut cu mult după începerea atacului, reușindu-se crearea unei perdele de ceață de slabă intensitate, insuficientă în mascarea obiectivelor. Acestea aveau să se dovedească mult mai eficiente în 1944, când, de cele mai multe ori, sistemul de generatoare a putut intra în funcțiune cu mult timp înainte ca bombardierele americane să ajungă

<sup>1</sup> Aurel Pentelescu, Marius Adrian Nicoară, *op. cit.*, p. 140.

<sup>2</sup> A.M.R., fond 1376, dosar 6, f. 533.

deasupra obiectivelor, realizând o perdeă groasă de nori la mică înălțime deasupra orașului.

În zona Berceni–Corlățești a fost construit un Ploiești fals la scara 1/1, cu străzi, bazine, rezervoare, rețele de iluminat, care, mascate superficial, aveau menirea să ducă în eroare aviația inamică. Orașul trucat a fost deconspirat după primele bombardamente americane din aprilie 1944<sup>1</sup>.

A patra direcție de acțiune pentru întărirea sistemului de apărare antiaeriană a obiectivelor din zona Ploiești–Prahova viza perfecționarea sistemului de pândă<sup>2</sup> și alarmare aferent. În organizarea acestui sistem s-a ținut seama de faptul că, dată fiind situația militar-strategică a momentului, dar și precedentul raid aerian american din iunie 1942, o posibilitate reală de atac aerian asupra zonei petrolifere exista doar din direcția sud<sup>3</sup>. Astfel autoritățile germane au pus la punct un minuțios sistem de alarmare, cu posturi de observare vizuală și stații de radiolocație, instalate pe aliniamentul general litoralul maritim–Munții Balcani. Acest cordon exterior era dublat de un al doilea aliniament, pe Dunăre (între Cernavodă și Turnu Severin), pe Olt (de la Corabia la Brașov) și în continuare pe aliniamentul Adjud–Galați, fiind dotat cu aparate de radioemisie capabile să fie recepționate simultan de toți cei interesați<sup>4</sup>. În organizarea sistemului de pândă și alarmare de pe teritoriul românesc existau însă goluri în sectoarele

<sup>1</sup> Aurel Pentelescu, Marius Adrian Nicoară, *op. cit.*, p. 140.

<sup>2</sup> Serviciul de pândă aeriană avea obligația de a supraveghea cerul și de a semnala zborurile avioanelor din sectorul fiecărui post. A dispărut în anii '50, după ce a apărut radiolocația.

<sup>3</sup> Maior Aurel David, Șerban Pavelescu, *op. cit.*, p. 146.

<sup>4</sup> General-maior Vasile Berheciu, *Sistemul de apărare antiaeriană din zona strategică Valea Prahovei în anii 1913-1944*, în „Societate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istorie Militară”, nr. 1, București, Ed., p. 134.

Orșova–Corabia, Câmpulung–Pitești și Roșiorii de Vede–Zimnicea, dat fiind faptul că posturile de pândă și alarmare vizuală au fost așezate în funcție de vechile transmisiuni județene<sup>1</sup>, neacoperind astfel întreaga zonă.

Pentru detectarea la mare înălțime a avioanelor inamice, erau folosite aparate de descoperire îndepărtată de tip Freya și nemijlocită – de tragere – de tip Würzburg, care aveau raza de acțiune de până la 75 de km. Precizia tirului tunurilor antiaeriene din zona Ploiești–Prahova depindea astfel de elementele obținute cu radarul tip Würzburg. Ca urmare a bombardamentului aerian american din 12 iunie 1942, autoritățile militare româno-germane au luat măsuri de întărire a rețelei de radiolocație din regiunea petroliferă, astfel încât, până la 1 august 1943, existau în zona un număr de 16 aparate de tip Würzburg<sup>2</sup>.

Referitor la sistemul de pândă și alarmare în bombardamentul de la 1 august 1943, autoritățile militare române și germane au apreciat că acesta a funcționat bine, atât în Peninsula Balcanică, cât și pe teritoriul României, transmițând informații utile la timp, astfel încât situația aeriană a fost cunoscută perfect, în orice moment<sup>3</sup>. Cu toate acestea, slaba eficiență a sistemelor de radiolocație împotriva aviației inamice care evolua la înălțimi de sub 1 000 de metri s-a dovedit o slăbiciune a sistemului de pândă și alarmare. Se adăuga și faptul că posturile de pândă nu au indicat altitudinea la care zbura formația inamică, lucru relevat de însuși mareșalul Antonescu, care arăta, la 3 august 1943, că dacă sistemul de pândă și alarmare ar fi funcționat bine, s-ar fi evitat ca aviația de vânătoare să primească ordin de a urca la altitudinea de 5 000 de metri, ratând astfel inter-

<sup>1</sup> A.M.R., fond 1376, dosar 6, f. 434-444.

<sup>2</sup> Maior Aurel David, Șerban Pavelescu, *op. cit.*, p. 146.

<sup>3</sup> A.M.R., fond 1367, dosar 6, f. 473.

cepția primului val de bombardiere înainte ca acestea să ajungă la obiectiv<sup>1</sup>.

Prin preluarea comenzii operative a întregului sistem de apărare antiaeriană a zonei petrolifere de la Ploiești de către Divizia 5 AA (*Flak-Division*) germană, la comanda căreia se afla colonelul Julius Kuderna, se realiza astfel unul din dezideratele Comandamentului german și anume de a trece în subordinea sa toate mijloacele de combatere a inamicului din zona petroliferă. Mai mult, în concepția Comandamentului Aeronauticii Germane din România, a colonelului Kuderna și a statului său major, acestui eșalon urma să i se subordoneze din punct de vedere tactic întreaga apărare antiaeriană a teritoriului României. Cu toate acestea, în urma convorbirilor avute la 5 iulie 1943 cu generalul Gerstenberg, mareșalul Ion Antonescu va declina intențiile germane, hotărând ca numai unitățile românești din dispozitivul de apărare al zonei petrolifere și aviația de vânătoare să se subordoneze Comandamentului german; Kuderna avea să îndeplinească funcția de inspector tehnic al unităților antiaeriene germane de la Ploiești, Constanța, Cernavodă și Giurgiu, fiind considerat numai consilier tehnic pentru unitățile române din zonele susmenționate<sup>2</sup>.

## INCURSIUNILE AVIAȚIEI SOVIETICE ASUPRA ZONEI PETROLIFERE ROMÂNEȘTI

Aviația sovietică a executat primele atacuri aeriene asupra zonei petrolifere românești imediat după declanșarea războiului din răsărit, la 22 iunie 1941. Astfel, odată

<sup>1</sup> Maior Aurel David, Șerban Pavelescu, *op. cit.*, p. 146.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 147.

cu începerea Operației „Barbarossa” sovieticii au lansat un val de riposte aeriene asupra unor localități și obiective importante de pe teritoriul României. Bombardierele inamice au încercat să distrugă comunicațiile strategice, rafinăriile de petrol, podurile de peste Dunăre și portul Constanța, fiind vizate în mod deosebit trei regiuni ale României: Carpații de Curbură, Valea Prahovei și Dobrogea<sup>1</sup>. Fără rezultate deosebite, totuși, aceste atacuri aeriene asupra României vor produce și unele evenimente cu implicații în desfășurarea ulterioară a războiului.

Primul atac mai important care viza industria petrolieră de pe Valea Prahovei s-a petrecut în dimineața zilei de 11 iulie 1941, când o formație de avioane de bombardament de tip D.B.3 a lansat bombe asupra rafinăriei de la Brazi, fără să producă pagube materiale<sup>2</sup>.

Un prim succes al atacatorilor s-a produs în după-amiaza zilei de 13 iulie 1941, când, la ora 18,10, șase bombardiere sovietice au ajuns la Ploiești, atacând rafinăriile „Astra Română”, „Lumina” și „Orion”, aflate în partea de sud a orașului. Asupra rafinăriei „Astra Română” au căzut patru bombe care au aprins un rezervor de benzină, au distrus o locomotivă și au avariat instalația de distilare a țițeiului. La rafinăria „Lumina” au căzut numai trei bombe, care au provocat pagube minore. Cea mai afectată a fost „Orion”, unde au fost lansate 15 bombe care au distrus parcul mare de rezervoare, instalația principală de țiței, instalația de ulei și rampa de încărcare. În parcul de rezervoare au fost distruse sau avariate grav 16 rezervoare în care erau depozitate circa 19 vagoane de produse petroliere. Incen-

<sup>1</sup> Pentru mai multe detalii vezi: Viorel Gheorghe, *Duel pe cerul României*, în „Dosarele Istoriei”, nr. 7(59)/2001, p. 35-41.

<sup>2</sup> Valeriu Avram, *Istoria aviației militare române 1910-2010*, Ed. Scrib, București, 2010, p. 298.

diul a fost stins abia a doua zi, la ora 19,12. S-au înregistrat cinci morți (doi soldați români, doi soldați germani și un lucrător), șapte răniți grav și opt răniți ușor<sup>1</sup>. Atacul, care a durat mai puțin de 30 de minute și a produs pierderi evaluate inițial la peste 200 de milioane de lei, a generat o mare îngrijorare în rândul autorităților române, dar în special a celor germane, care își vedeau puse în pericol interesele în domeniul petrolier, atât timp cât aerodromurile sovietice din Crimeea nu erau anihilate.

Zona petroliferă din jurul Ploieștiului a fost survolată, din nou, în noaptea de 15/16 iulie 1941 de o formație de 14 bombardiere sovietice. Reacția energică a artileriei antiaeriene le-a alungat spre Câmpina și spre București.<sup>2</sup> În timpul raidului, agenții Siguranței l-au arestat pe Simion Mereuță, comunist, din comuna Berceni, întrucât, *„în timpul bombardamentului aerian ce a avut loc în jurul Ploieștiului, în gara Teleajen, în apropierea proprietății respectivului s-a semnalizat cu mai multe lumini roșii. S-a procedat la descinderea domiciliară și i s-a găsit un aparat foto și un balonaș roșu pentru semnalizări. A fost înaintat Cărții Marțiale din Ploiești”*, se arăta în Raportul nr. 10/20 iulie 1941 al comandantului Legiunii de Jandarmi Ploiești înaintat Inspectoratului General al Jandarmeriei<sup>3</sup> – București<sup>4</sup>.

Tot în aceeași noapte a fost prins și aviatorul rus Serghei Ivanovici Nikolaevici, având gradul de locotenent. În Raportul nr. 24/26 iulie 1941 al Inspectoratului de Jandarmi Constanța trimis la I.G.J.-București, se preciza că:

<sup>1</sup> A.M.R., fond 5418, dosar 2024, f. 92-95.

<sup>2</sup> Viorel Gheorghe, *op. cit.*, p. 39.

<sup>3</sup> În continuare, se va cita: I.G.J.

<sup>4</sup> Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare se va cita A.N.I.C.), Fond Inspectoratul General al Jandarmeriei – Teritorial (se va cita I.G.J.-T), dosar 37/1944, f. 40.

„Numitul, în noaptea de 15/16 iulie 1941, orele 24,00, a plecat de pe aerodromul Seiltar cu un avion de bombardament ce se afla în sectorul orașului Simferopol, împreună cu un alt avion, primind misiunea să bombardeze Ploieștiul. În drum, au fost prinși de furtună și avionul său a pierdut direcția, s-a dat peste cap, pilotul fiind aruncat afară și s-a salvat cu parașuta, iar avionul s-a prăbușit în flăcări. Locul unde a căzut nu-l poate preciza, întrucât a pornit pe jos, cu direcția est, să ajungă în Rusia. A fost prins în județul Ialomița.”<sup>1</sup>

Rafinăriile de la Ploiești au fost bombardate, din nou, la 18 iulie 1941, rezultatele fiind mediocre, în urma reacției violente a artileriei antiaeriene românești. Atacurile aviației sovietice au continuat și în luna următoare, alte două raiduri îndreptate împotriva obiectivelor de pe Valea Prahovei având loc în nopțile de 13/14 și 18/19 august 1941.

Chiar dacă nu au provocat pagube importante, incursiunile aviației sovietice asupra Ploieștiului au provocat îngrijorare la Berlin. Reacțiile nu au întârziat să apară și, încă de la 12 august 1941, într-un supliment la Directiva nr. 34 din 30 iulie 1941, Hitler cerea conducerii armatei germane ocuparea Peninsulei Crimeea<sup>2</sup>. Acesta avea să-și sintetizeze noile intenții prin ordinul dat la 21 august 1941: „Cel mai important obiectiv care trebuie îndeplinit înainte de venirea iernii nu este capturarea Moscovei ci cucerirea Crimeii și a regiunii industriale și miniere a Donetului, precum și întreruperea aprovizionării rușilor cu petrol din Caucaz”<sup>3</sup>. Când, la 23 august 1941, generalul Heinz Guderian s-a dus la „Wolfsschanze”

<sup>1</sup> *Ibidem*, Fond I.G.J., dosar 96/1941, f. 45.

<sup>2</sup> Acesta este unul din momentele decisive ale campaniei din Est a armatei germane. Unii istorici acuză această nehotărâre a lui Hitler ca fiind o abandonare în fapt a planului „Barbarossa”.

<sup>3</sup> Apud Adrian Pandea, Eftimie Ardeleanu, *Românii în Crimeea. 1941-1944*, Editura Militară, București, 1995, p. 14.



(Cartierul general al lui Hitler, aflat la Rastenburg, în Prusia Orientală), într-o ultimă tentativă de a-l determina pe Führer să ordone reluarea înaintării trupelor blindate spre Moscova, Hitler, pe lângă argumentele de ordin economic („grânarul” ucrainean, regiunea industrială a Donețului), a subliniat că, mai presus de orice, Crimeea trebuia cucerită pentru a elimina acest „*portavion sovietic susceptibil de a ataca puțurile petrolifere din România*”<sup>1</sup>.

Protejarea câmpurilor petrolifere românești a jucat astfel un rol important în luarea deciziei lui Hitler de a schimba efortul ofensiv al armatei germane dinspre Moscova spre Crimeea și sudul Ucrainei. Führerul i-a transmis lui Ion Antonescu intenția de a cucerii Crimeea încă de la 14 august 1941, printr-o scrisoare prin care își exprima suficient de limpede aceste obiective: „*Primul țel în spațiul operativ de la nord de Marea Neagră îl văd în împiedicarea inamicului de a constitui un nou front defensiv organizat pe Nipru, cucerind peninsula Crimeea care formează pentru adversar baza sa aeriană în atacurile terenului petrolifer român, iar pentru noi pe aceea a continuării urmăririi.*”<sup>2</sup> Pentru realizarea acestui obiectiv, Hitler a solicitat totodată angajarea unităților rapide române (Corpul de Cavalerie, Corpul de Munte și Brigada Blindată) în acțiunile de la est de Nipru.

Necesitatea cuceririi Peninsulei Crimeea, pentru a proteja astfel câmpurile petrolifere românești a fost subliniată și de feldmareșalul (atunci, general) Erich von Manstein, comandantul Armatei 11 germane, a cărei misiune era cucerirea ei. În memoriile sale, *Victorii pierdute*, von Manstein, nota: „*Unul din motivele pentru care Înaltul Comandament dorea să cucerească Crimeea era acela că spera să obțină prin aceasta o îmbunătățire a atitudinii Turciei. Un alt motiv, mai pre-*

<sup>1</sup> Adrian Pandea, Eftimie Ardeleanu, *op. cit.*, p. 15.

<sup>2</sup> Apud *Ibidem*, p. 18.

sant decât primul, era anihilarea marilor baze aeriene inamice din Crimeea, care reprezentau o amenințare directă asupra câmpurilor petrolifere din România, vitale pentru armata germană”.<sup>1</sup>

După cucerirea completă a Crimeii și căderea Sevastopolului în iulie 1942, aviația sovietică nu va mai constitui un pericol real pentru petrolul românesc. În total, în perioada 9 iulie–18 august 1941, aviația Armatei Roșii a executat asupra Ploieștiului 10 raiduri, la care au participat 53 de avioane de tip D.B.3<sup>2</sup>. Incursiunile avioanelor rusești pe cerul României vor continua și în anii 1942-1944, însă fără rezultate deosebite, fiind utilizate doar bombardierele din Flota Mării Negre.

Intrarea Statelor Unite în război va determina revitalizarea planurilor de lovire a instalațiilor de prelucrare a petrolului românesc, niciodată abandonate cu adevărat de către britanici. Decizia bombardării resurselor de petrol românești nu era întâmplătoare, ea survenind ca un răspuns al SUA la atacul japonez de la Pearl Harbor și la declarațiile de război ale Germaniei și aliaților ei din Axă. Încă din septembrie 1941, Divizia Planurilor Războiului Aerian a armatei americane aproba liniile de acțiune în caz de război și, în vederea „ruperii structurii industriale și economice a Germaniei”, stabilea principalele obiective, printre acestea figurând și industria petrolieră<sup>3</sup>.

În octombrie 1941, atașatul militar american la București recomanda, printr-o telegramă trimisă la Washington, efectuarea unui raid aerian asupra rezervoarelor de petrol

<sup>1</sup> Apud Viorel Gheorghe, *op. cit.*, p. 39.

<sup>2</sup> G.I. Vancev, *Cernomorfi v Velikoi Otecesvennoi voine*, Moskva, 1978, p. 20-22, apud Alexandru Duțu, Florin Constantiniu, *Un episod mai puțin cunoscut al celui de-al doilea război mondial*, în „Revista de Istorie”, tom. 42, nr. 7/1989, p. 725.

<sup>3</sup> Eugen Preda, *op. cit.*, p. 101.

de la Constanța. Tot în aceeași direcție avea să insiste și comandantul aviației britanice în Orientului Mijlociu de la Cairo, mareșalul Aerului Arthur Tedder, care propunea președintelui american ca, în urma eșecului germanilor de a captura petrolul din Caucaz, să se aprobe atacarea regiunii petrolifere Ploiești cu avioane de tip B-24 *Liberator*. În acel moment, acest tip de bombardier avea cea mai mare rază de acțiune. Mareșalul britanic al Aerului insista asupra acestui aspect, întrucât reprezenta „o legătură vitală în tabloul strategic de ansamblu”<sup>1</sup>.

La acea dată însă, Statele Unite nu se aflau încă în stare de război cu România. La 12 decembrie 1941, în contextul creat de atacul japonez de la Pearl Harbor, pentru activarea prevederilor Pactului Tripartit, la care țara noastră aderase, sub presiunile conjugate ale miniștrilor Germaniei și Italiei la București, guvernul român a declarat război SUA, fără ca guvernul american să răspundă oficial declarației de război a României. Cu toate acestea, la 22 decembrie 1941, la prima conferință de la Washington dintre Roosevelt și Churchill, în care s-a aprobat strategia americano-britanică, premierul britanic recomanda SUA – întrucât pentru 1942 nu se prevedeau operații terestre aliate pe continentul european – trimiterea de avioane militare în Egipt și Libia, insistând să se accepte proiectul atacării câmpurilor petrolifere românești de către bombardierele grele americane. Președintele american s-a arătat interesat de propunerea britanică și, în ianuarie 1942, la Washington, experții militari americani au început să studieze posibilitatea executării unui asemenea atac<sup>2</sup>.

Problema bombardării resurselor de petrol românești a fost studiată atent atât de americani, cât și de britanici.

<sup>1</sup> *Ibidem*.

<sup>2</sup> Horia Brestoiu, *op. cit.*, p 440- 441.

La 16 aprilie 1942, comandanților armatei britanice le-a fost transmis un document semnat de colonelul Oliver Stanley, membru al guvernului, care evalua drept „singura acțiune” posibilă de a reduce drastic aprovizionarea cu petrol a Germaniei bombardarea celor șase rafinării de la Ploiești, având drept rezultat întreruperea producției pe trei luni. Colonelul Stanley era convins că bombardierele B-24 *Liberator*, pe care americanii intenționau să le angajeze în număr limitat într-o misiune de bombardament, nu erau suficiente, întrucât „*nu va fi posibil să se dezvolte, fie ziua, fie noaptea, o forță de atac care să ofere o perspectivă pentru gradul de pagube cerut*”<sup>1</sup>.

Punctul de vedere al colonelului Stanley nu era împărtășit de toți membrii guvernului britanic, care considerau mai importantă atragerea forțelor americane într-o zonă de interes exclusiv britanic, chiar cu prețul unui bombardament cu efecte limitate. Acest argument se integra concepției lui Churchill de a-i determina pe americani să deplaseze forțe masive în estul Mediteranei pentru capturarea întregii coaste nord-africane, apoi pentru invazia în Italia și, în cele din urmă pentru înfăptuirea „variantei balcanice” privind deschiderea celui de-al doilea front în Europa.

## 12 Iunie 1942. Misiunea „HALPRO”

Decizia SUA de a iniția un raid aerian asupra Ploieștiului a fost luată nu atât pentru argumente strategice, militare, ci mai degrabă politice și propagandistice. Pentru bombardarea Ploieștiului au fost desemnate bombardierele cu patru motoare *Consolidated B-24 Liberator*, destinate inițial

<sup>1</sup> Eugen Preda, *op. cit.*, p. 104.

pentru a ataca orașul Tokio; misiunea „Halverson Project 63”<sup>1</sup> (prescurtat „Halpro”), sub conducerea colonelului Harry A. Halverson, fusese inițial concepută ca o misiune de bombardament asupra Japoniei. „Detașamentul Halverson” a fost „deturnat” de la acest obiectiv, ca urmare a pierderii bazelor din China, de unde urma să fie efectuat atacul. Astfel, cele 23 de B-24 D *Liberator*, plecate în mai 1942 din SUA de la Fort Myers, au trecut peste Marea Caraibilor, America de Sud, Oceanul Atlantic și, ajungând în Africa, au aterizat în Sudan, la Khartoum. Schimbarea misiunii s-a datorat evoluției situației pe frontul din Pacific, dar și insistențelor Marii Britanii de a ataca, cât mai curând posibil, resursele de petrol românești.

Ca urmare a insistențelor aliașilor britanici, generalul George C. Marshall a obținut aprobarea președintelui Roosevelt ca „Detașamentul Halpro” să îndeplinească o altă misiune, iar în aceste condiții Comitetul Mixt al Șefilor de Stat-Major al SUA (*Joint Chiefs of Staff*) a hotărât – ceea ce britanicii ceruseră mai de mult – bombardarea Ploieștiului, considerat de Winston Churchill drept „rădăcina pivotantă a puterii germane”.

Un rol important în luarea deciziei l-au avut și Harry L. Hopkins, cel mai apropiat consilier al președintelui Roosevelt, care a insistat pentru atacarea imediată a Ploieștiului, și colonelul Bonner F. Fellers, atașatul militar american de la Cairo, care declara că: „rafinăriile de la Ploiești constituie de departe obiectivul cel mai important, de fapt un obiectiv strategic al războiului, și că acestea se aflau acum în raza de acțiune a bombardierelor grele americane”<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> „Proiectul Halverson nr. 63”, lb. engleză.

<sup>2</sup> Mihai Pelin, *Raidul escadrei trădate*, Editura Elion, București, 2005, p. 27.

Deși raza mare de acțiune și puterea de distrugere a bombardierelor B-24 D *Liberator* făcea posibilă lovirea rafinăriilor de petrol de la Ploiești, au existat însă și unele obiecții de ordin tehnic cum ar fi: distanța mare, încărcătura de bombe redusă, dar și numărul mic de aparate (din cele 23 de aparate ale „Detașamentului Halpro”, mai erau operaționale la acea dată numai 13), care indicau o eficacitate redusă a unui atac asupra Ploieștiului<sup>1</sup>.

Ofensiva germano-italiană din Africa de Nord condusă de feldmareșalul Erwin Rommel, amenința pierderea bazelor aliate din Egipt și, în aceste condiții, sub presiunea înaintării forțelor Axei s-a decis executarea raidului, avioanele B-24 D *Liberator* fiind aduse pe aerodromul Fayid, în golful Suez. Gata sau nu, bombardierele americane trebuia să bombardeze rafinăriile de la Ploiești în ziua de 12 iunie 1942.

Pentru ca raidul să fie executat, SUA au decis să declare război României. La 12 decembrie 1941, țara noastră declarase război SUA, dar președintele Roosevelt a afirmat atunci că „*Statele Unite nu vor acorda atenție acestei declarații*”<sup>2</sup>. La 6 iunie 1942, cu numai o săptămână înainte de declanșarea raidului, la cererea Uniunii Sovietice și pentru a „legaliza” atacul proiectat, guvernul Statelor Unite a notificat oficial contrarăspunsul său, declarând starea de război cu România.

Raidul constituia o premieră, întrucât era prima misiune de bombardament a aviației americane în Europa și totodată primul atac aerian aliat de amploare asupra teritoriului României. Era însă o premieră și pentru echipajele americane care nu mai executaseră un raid de o aseme-

<sup>1</sup> Alexandru Duțu, Florin Constantiniu, *Un episod mai puțin cunoscut al celui de-al doilea război mondial*, în „Revista de Istorie”, tom. 42, nr. 7/1989, p. 723.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

nea anvergură, dar și pentru noul tip de bombardier greu *Consolidated B-24 Liberator*, care nu mai fusese utilizat până atunci într-o misiune de o asemenea amploare.

Echipajele au început imediat pregătirile pentru executarea misiunii de luptă. Sublocotenentul Harold A. Wicklund, navigator și bombardier pe avionul botezat *Helisapoppin* (nr. 41-11601), pilotat de locotenentul Edward A. Cave, își amintește: „Am executat în principal misiuni de bombardament de antrenament asupra unei ținte mari, trasată pe nisip în deșert. Lansam bombe de 225 de kilograme – prima dată când am făcut așa ceva”<sup>1</sup>.

În timp ce echipajele executau zboruri de antrenament pentru a-și perfecționa tehnica de bombardament, a fost luată decizia atacării Ploieștiului. Chiar dacă formația de avioane care trebuia să participe la misiune nu era alcătuită dintr-un număr mare de avioane, americanii sperau că va fi îndeajuns de eficientă pentru a reduce producția de petrol și produse rafinate petroliere destinate germanilor și mai ales blindatelor feldmareșalului Erwin Rommel. În plus, succesul misiunii ar fi demonstrat raza lungă de acțiune a celui mai nou bombardier strategic american, silind Germania și pe aliații săi să aloce mai multe resurse pentru apărarea antiaeriană, ceea ce însemna un efort economic și financiar mai mare pentru țările din Axă. De asemenea, un atac aerian de succes asupra unui obiectiv situat la o asemenea distanță ar fi contribuit la sporirea moralului în SUA; de asemenea, acesta ar fi fost primul atac aerian american împotriva Europei continentale.

Aviatorii americani au aflat despre misiune abia în ziua de 10 iunie 1942, când au fost anunțați că 13 echipaje vor executa un raid asupra Ploieștiului. În acel moment,

---

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *Fortăreața Ploiești. Campania pentru distrugerea petrolului lui Hitler*, Editura Meditații, București, 2010, p. 31.

pe aerodromul Fayid se aflau 18 aparate B-24, dintre care numai 14 erau considerate apte pentru misiune. Restul erau încă în reparație după zborul epuizant din SUA<sup>1</sup>.

În ziua de joi, 11 iunie 1942, colonelul George F. McGuire, ofițer de stat-major, a dat aviatorilor care urmau să plece în misiune explicații suplimentare despre desfășurarea acesteia. Bombardierele B-24 *Liberator* urmau să zboare individual către țintă, întrucât echipajele nu fuseseră antrenate pentru zbor de noapte în formație. Potrivit planului, se pleca din Egipt, se ocolea Turcia, se traversa Marea Neagră, se ajungea deasupra României și se continua zborul până la Ploiești. Dacă totul se desfășura fără probleme, formația comandată de colonelul Halverson avea să ajungă la obiectiv la răsăritul soarelui. După lansarea bombelor, avioanele aveau să pună cap-compas spre sud-est, ocolind Turcia și pătrunzând în Irak; urmau să aterizeze pe aerodromul britanic de la Habbaniya, în apropiere de Bagdad. S-a discutat despre un plan alternativ, care implica aterizarea pe un aerodrom rusesc de la Tbilisi, în Georgia, însă autoritățile sovietice nu dăduseră aprobarea oficială. Se avea în vedere și aterizarea în Siria.

Instruirea făcută de colonelul McGuire, la care au participat și reprezentanții RAF, preciza, așa cum s-a arătat, că ruta trebuia să ocolească Turcia, țară neutră. S-a procedat așa în scopul liniștirii britanicilor, care se pronunțaseră față de aliații americani împotriva traversării spațiului aerian al țărilor nebeligerante. Deși neutră în mod oficial, Turcia era mai apropiată de puterile Axei în acel moment și nu se puteau anticipa reacțiile guvernului turc față de survo-

---

<sup>1</sup>James W. Walker, *The Liberandos: A World War II history of the 376th Bomb Group (H) and its founding units*, 376th Heavy Bombardment Group Veterans Association, Inc., 1994, p. 34.



larea de către bombardierele americane a teritoriului lor. Locotenentul Edward Cave, care urma să participe la raid la manșa bombardierului *Blue Goose* (nr. 41-11597), nota: „După primul briefing, colonelul Halverson ne-a adunat pe toți în altă sală, după ce plecaseră englezii. Avea o hartă cu o linie roșie care trecea direct peste Turcia. Navigatorii știau despre ruta aceea, totuși el ne-a anunțat și pe noi că nu vom pierde timpul cu ocolirea Turciei, ci vom zbura peste ea”<sup>1</sup>.

„Detașamentul Halpro” plecase de aproximativ douăzeci de zile din SUA, de la Fort Myers, când primul dintre cele 13 bombardiere B-24 D *Liberator* operaționale, încărcat cu bombe și combustibil, a decolat în seara zilei de 11 iunie 1942, la ora 22,30, de pe aerodromul școlii de pilotaj a RAF de la Fayid, din Egipt. Unul după altul, celelalte avioane B-24 și-au luat zborul îndreptându-se spre România, pentru a declanșa primul raid american asupra Ploieștiului. Nu au lipsit însă incidentele: imediat după decolare, bombardierul *Blue Goose* al locotenentului Edward Cave a suferit un incendiu la bord, după ce motorul nr. 2 a luat foc. Pilotul a acționat repede; a stins incendiul, a repus motorul în funcțiune și și-a continuat zborul<sup>2</sup>.

După ce bombardierele au traversat Mediterana, comandantul formației a luat decizia survolării la 9 000 m altitudine a vestului Turciei. Din cauza altitudinii mari la care zburau, nu au fost întâlnite avioane de vânătoare sau vreo reacție din partea artileriei antiaeriene turce. Aviatorii americani au suferit însă din cauza frigului și a lipsei oxigenului la mare altitudine, care aveau să reprezinte principalii inamici ai echipajelor aliate care au zburat deasupra Europei până la sfârșitul războiului.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 32.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 33.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

„Detașamentul Halpro” a urmat apoi direcția: golful Antalia – est Istanbul, survolând Marea Neagră, ajungând în zori deasupra Dobrogei, de unde formația a schimbat capul compas spre vest. Unul din bombardierele americane, afectat de înghețarea conductelor de combustibil, și-a scurtat misiunea și a lansat bombe asupra portului Constanța. Restul avioanelor și-au continuat drumul spre Ploiești<sup>1</sup>.

În timpul zborului, din cauza interdicției folosirii echipamentelor radio, avioanele americane s-au pierdut unul de altul, dispersându-se și urmând traiectorii diferite; unele B-24, au urmat cursul Dunării, până deasupra Olteniței, de unde apoi au virat spre nord, iar altele s-au strecurat spre Ploiești prin zona Carpaților de Curbură<sup>2</sup>. Cu toate acestea, în dimineața zilei de 12 iunie 1942, zece bombardiere inamice ajungeau în zona Ploieștiului, celelalte urmând să ajungă și ele, individual, mai mult sau mai puțin aproape de obiectiv<sup>3</sup>.

Detectarea obiectivului a fost dificilă din cauza plafo-nului de nori, iar majoritatea echipajelor au aruncat bombe mai mult la întâmplare. Locotenentul Edward Cave și-a coborât aparatul printre nori, pentru ca navigatorul Harold Wicklund să poată lansa încărcătura de bombe. *„Ar fi fost inutil să aruncăm bombe prin norii aceia, așa că am coborât de la 7 300 de metri la 2 500 metri”*, povestea acesta. Neliniștea de la bordul bombardierului *Blue Goose* a crescut în acele momente, deoarece motorul nr. 2 a luat din nou foc. Pilotul a declanșat rapid extingtorul, a stins incendiul, punând elicea în drapel. *„Eram destul de agitați*

<sup>1</sup> *Ibidem*.

<sup>2</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 27-28.

<sup>3</sup> *Primul raid american în România* în revista „Top Gun”, Nr. Master, iunie 1998, p. 63.

– nota acesta –, când *Wick m-a făcut să-ntorc și să mai trecem odată peste țintă – găsisese altceva, care arăta mai bine. Începusem să fiu tulburat și i-am reamintit că tocmai pierdusem un motor și dacă nu arunca bombe, atunci aveam eu să le lansez pe toate în salvă. Am mai trecut totuși o dată peste țintă și am lansat bombe. Cred că am fost singurii care am atins măcar rafinăriile*<sup>1</sup>. Bombele lansate au căzut în altă parte și nicio rafinărie n-a fost lovită.

Mișcarea haotică a bombardierelor americane ajunse deasupra teritoriului României a fost consemnată de Jurnalul de Operații al Comandamentului Apărării Antiaeriene a Teritoriului. Conform Fișei informative privind atacul aerian american din ziua de 12 iunie 1942, avioanele B-24 au intrat în spațiul aerian al Dobrogei, la ora 03,44, pentru ca, o oră mai târziu, trei dintre ele să fie semnalate deasupra Ploieștiului<sup>2</sup>.

Odată cu pătrunderea bombardierelor americane în spațiul aerian românesc, s-a dat alarma. Artileria antiaeriană română a intrat în acțiune în centrele sensibile, și anume la Constanța, Sulina, Tulcea, Cernavodă, Fetești, Buzău, Florești și București. Aviația de vânătoare româno-germană a intervenit în zonele Constanța–București–Ploiești–Mizil pentru interceptarea bombardierelor inamice<sup>3</sup>.

La alarmă, au decolat și piloții români din Grupul 8 Vânătoare, aflați pe aerodromul Târgșor de lângă Ploiești. „La ora 04,00 dimineata – consemnează Registrul Istoric al Flotei 2 Vânătoare – în jurul Ploieștiului ACA-ul trage cu mare intensitate. Pe deasupra Târgșorului trece un avion inamic

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 34.

<sup>2</sup> Alexandru Duțu, Florin Constantiniu, *op. cit.*, p. 725-726.

<sup>3</sup> Valeriu Avram, *Primul bombardament aerian american asupra României. Operațiunea „Halpro”* în revista „Top Gun”, nr. 5/2001, p. 25.

de bombardament. *Piloții aflați în alarmă decolează numai în că-mășile de noapte (...)*". De la Escadrila 41 Vânătoare a decolat patrula compusă din locotenentul aviator Gheorghe Postecucă și adjutanții aviatori Teodor Zăbavă, Aurel Vlădăreanu și Vasile Pascu. Avioanele românești au trecut prin barajul AA, pornind în urmărirea bombardierelor americane care au fost semnalate în întreaga zonă. Un bombardier inamic a fost ajuns din urmă de adjutantul av. Vasile Pascu, dar în același timp a intervenit și un aparat de vânătoare german. *„Piloții trăgând rafale de mitralieră, avionul (inamic – n.n.) a fost probabil doborât...”*, s-a consemnat în Registrul Istoric al Flotilei 2 Vânătoare. De la Escadrila 42 Vânătoare a decolat sublocotenentul av. Iuliu Anca, dar nu a întâlnit niciun bombardier inamic.<sup>1</sup>

La Ploiești, artileria antiaeriană a intrat în acțiune și, deși focul a fost intens, niciun avion inamic n-a fost lovit. Avioanele americane au lansat șase bombe explozive, distrugând trei case și provocând trei morți și trei răniți. Șase bombe au căzut la Berceni, lângă Fabrica de hârtie „Teleajenul” – fără să se înregistreze pagube sau victime – și alte șase bombe la Teișani, în regiunea Vălenii de Munte, unde a fost distrusă o casă, iar o femeie a fost rănită<sup>2</sup>.

Prezența bombardierelor americane a fost semnalată de Serviciul de pândă a teritoriului, deasupra mai multor localități, asupra unora dintre ele fiind lansate bombe. Conform Fișei informative privind atacul aerian american asupra României din 12 iunie 1942, în afară de Ploiești au mai căzut bombe în următoarele localități: Constanța – 11 bombe, fără victime și pagube; Țândărei, Medgidia,

<sup>1</sup> Dan Antoniu, George Cicoș, *Vânătorul IAR-80. Istoria unui erou necunoscut*, Editura Modelism, București, 2000, p. 106-107.

<sup>2</sup> Valeriu Avram, *Primul bombardament aerian american asupra României. Operațiunea „Halpro”*, p. 25.

Dragalina – 5 bombe, Colibași – 1 bombă, Bolintin Deal – 1 bombă, Vărăști (Ilfov) – 6 bombe, Cioflăceni (Snagov) – 5 bombe. La Buzău au căzut cinci bombe pe calea ferată Monteoru, fiind distrus un canton și înregistrându-se cinci răniți. În comuna Pogoanele (Buzău), au căzut mai multe bombe, iar exploziile acestora au avariat o clădire, au distrus o baracă germană, ucigând un om<sup>1</sup>. Bombele lansate de echipajele americane la întâmplare asupra unor localități întâlnite în zborul lor erau, probabil, efectul dezorientării aviatorilor americani. Cele mai multe dintre echipaje au raportat un plafon de nori care le-a silit să-și lanseze bombele bizuindu-se exclusiv pe aprecierile personale. Altele au indicat că puteau zări solul și că era suficientă lumină pentru a utiliza vizoarele optice, dar bombardierii au fost derutați de modificările peisajului cauzate de revărsările Dunării<sup>2</sup>.

Confuzia din aer s-a transmis și la sol, unde autoritățile militare românești nu au putut identifica obiectivul vizat de avioanele inamice cu patru motoare, pe care autorii Fișei informative le-au identificat greșit ca fiind avioane englezești de tipul *Halifax*<sup>3</sup>.

Fișa informativă asupra atacului din ziua de 12 iunie 1942 concluzionează că: „*Atacul de avioane inamice declanșat deasupra teritoriului țării din dimineața zilei de 12 iunie 1942 s-a întins pe un spațiu foarte mare, având o amploare necunoscută până în prezent*”<sup>4</sup>. Era însă greu de stabilit care a fost scopul misiunii, deoarece bombele au fost aruncate cu totul la întâmplare, pe o suprafață mare, ceea ce i-a făcut pe autorii Fișei informative să conchidă că scopul principal al

<sup>1</sup> Alexandru Duțu, Florin Constantiniu, *op. cit.*, p. 727.

<sup>2</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 33.

<sup>3</sup> Alexandru Duțu, Florin Constantiniu, *op. cit.*, p. 724.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 727.

raidului a fost „o recunoaștere pentru a putea pune în acțiune întreaga apărare a teritoriului țării”<sup>1</sup>.

Interesant este faptul că atacul american a coincis și cu survolarea teritoriului național de către avioane sovietice care au lansat parașutiști. În Nota telefonică nr. 383/1942 a Legiunii de Jandarmi Ismail adresată conducerii Inspectoratului General al Jandarmeriei se preciza că: „În dimineața zilei de 12 iunie 1942, avioane sovietice, venind dinspre Nistru, au trecut deasupra județului Cahul, mergând spre județul Covașelor. La Frumâșica au făcut câteva viraje, dar nu au apucat să bombardeze, întrucât de la Galați au venit două avioane românești de vânătoare și, la vederea lor, avioanele inamice au luat-o spre Cahul, fiind urmărite de aparatele noastre. Bănuim că acestea au lansat parașutiști”<sup>2</sup>. Există însă semne de întrebare în ceea ce privește capacitatea aviației sovietice de a putea ataca din aer în interiorul spațiului românesc, cu atât mai mult cu cât Sevastopolul, singurul loc de unde se puteau lansa în acel moment avioane asupra României, era pe punctul să cadă și nu dispunea de aviație strategică, ci numai de avioane de vânătoare și asalt tactice<sup>3</sup>. Credem că sovieticii au folosit bombardierele Flotei Mării Negre care puteau ajunge deasupra teritoriului nostru.

Care au fost pierderile suferite de atacatori? Americanii au raportat că inamicul a opus puțină rezistență și că echipajele care au ajuns deasupra României au întâlnit un foc sporadic din partea artileriei antiaeriene și atacuri izolate din partea aviației de vânătoare. Cu toate acestea, cel puțin două avioane americane au fost lovite și doi membri ai echipajelor au fost răniți<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> *Ibidem*.

<sup>2</sup> A.N.I.C., Fond I.G.J., dosar 115/1942, vol. I, f.32.

<sup>3</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 28.

<sup>4</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 33-34.

Fișa informativă asupra atacului aerian din ziua de 12 iunie 1942 precizează că, în urma intervenției aviației de vânătoare române și germane, au fost doborâte două bombardiere inamice – unul de către sublocotenentul av.<sup>1</sup> german Peltz, în zona Brăila, și altul de către adjutantul av. Vasile Pascu, în zona Urziceni–Viziru<sup>2</sup>.

Dacă victoria sa a fost reală, aviația de vânătoare română, prin adjutantul av. Vasile Pascu din Grupul 8 Vânătoare, a obținut în ziua de 12 iunie 1942 primul succes înregistrat împotriva unui avion american. Iată relatarea pilotului: „...Am fost anunțat de la comanda escadrilei că, în ziua de 12 iunie 1942, am intrat de serviciu în alarmă împreună cu alți trei camarazi. Am tras avionul (IAR-80 – n.n.) la linia de demarcație pentru alarmă, echipat cu tot necesarul. Piloții erau încartiruiți la Ploiești, transportul celor care erau în alarmă se făcea cu mașina salvării, care ne lua pe toți din oraș cu o oră înainte de răsăritul soarelui și ne ducea la aerodrom (aflat la Târgșor – n.n.). În seara zilei de 11 iunie, n-am mers în oraș, ci spre seară am plecat spre avion unde aveam șezlongul. Am dormit până la ora 3,00 dimineața, când am pornit motorul ca să se încălzească. La scurt timp, am observat că reflectoarele artileriei antiaeriene au început să măture cerul la 4 000 m. Nu mult după aceea am auzit un zgomot la o înălțime nu prea mare. Acest zgomot de motoare era nejustificat pentru că era ora 3,45 dimineața. Zgomotul se amplifică și se apropia de verticala aerodromului”. Deodată, din nori din nori a apărut un avion cu patru motoare care venea din direcția Ploiești–Târgoviște. „Am sărit în aparat – notează adjutantul Pascu – și, fără niciun ordin, am decolat după avionul cu patru motoare, [despre] care mi-am dat seama că este un aparat inamic. În graba în care am decolat, nu mi-am

<sup>1</sup> Echivalentul gradului de *Leutnant* din *Luftwaffe*.

<sup>2</sup> Alexandru Duțu, Florin Constantiniu, *op. cit.*, p. 727.

luat casca radio și nici parașuta. Mi-am fixat doar centurile de aparat. Am fost observat de avionul inamic și am atacat. Avionul inamic a început să facă tangaje, când la stânga, când la dreapta și echipajul a deschis focul cu tunurile din coadă, cu proiectilele reglabile care îmi explodau în față. Am ajuns în zona Ploieștiului și bateriile AA au deschis un foc intens, fiind stânjenit în urmărirea inamicului. Acesta și-a aruncat bombe la întâmplare, lovind o sifonerie – după cum aveam să aflu ulterior”. După lansarea bombelor, avionul inamic a intrat în nori. Pilotul român nu a renunțat și a pornit în urmărirea lui: „Întrucât fusese-răm instruiți că punctul de intrare în țară sunt gurile Dunării, am pornit pe sub nori spre Brăila–Galați. Zburam la 3 900 m și, înainte de Urziceni, printr-o spărtură a norilor, la o distanță de circa 100 m în fața mea, a apărut avionul. Instantaneu am declanșat mitralierele și tunurile de bord. I-am lovit motorul interior stâng, care a luat foc. Întrucât eram foarte aproape de el și spărgându-i-se rezervoarele de ulei, acesta s-a răspândit în aer, acoperindu-mi parbrizul, micșorându-mi astfel vizibilitatea. Am observat cum bombardierul se îndepărta, în flăcări, în zona Viziru, fiind nevoit să cobor, întrucât motorul meu începuse să dea rateuri. Nu voiam să aterizez, întrucât acest lucru presupunea să nu deschid trenul de aterizare și o aterizare pe burtă putea să-mi fie fatală. Am intervenit și am început să acționez pompele de amorsaj benzină în circuit și turajul a revenit aproape la normal. Am luat din nou înălțime, deoarece pierdusem 2 000 m. Am ajuns la Buzău, am observat că dinspre Ziliștea venea un alt avion cu patru motoare, ceea ce însemna că acțiunea inamică se desfășura într-un cadru mult mai larg. Am atacat într-o poziție prielnică pe dedesubt, dar muniția mi s-a terminat. În zbor spre Brăila, am văzut cum primul bombardier pe care-l atacasem era împrăștiat pe o suprafață mare în zona Viziru și ardea. Am trecut de câteva ori pe deasupra lui și am aterizat apoi la Mizil, unde se afla



*Escadrila 60 Vt. După ce mi-am alimentat avionul cu benzină și s-a făcut plinut cu muniții, am decolat din nou și m-am îndreptat spre Târgșor. Am făcut un tur deasupra aerodromului, dând din aripi, semnul victoriei...”.<sup>1</sup>*

Doborârea celor două avioane americane a fost consemnată și în documentele militare românești. Iată ce se specifică într-unul dintre acestea: „Statul Major al Aerului. Secția a II-a. Nr. 1107 din 16 iunie 1942. Către Inspectoratul General al Jandarmeriei, domnului colonel C. Tobescu. Am onoare a trimite o schiță în zona unde declară sublocotenentul Peltz că a căzut avionul atacat de el, din acelea care au violat teritoriul țării în ziua de 12 iunie 1942. Vă rugăm ca prin organele d-voastră să dați ordin să se exploreze această zonă pentru a găsi fie avionul, fie părți din el.”<sup>2</sup>

Un alt document oficial subliniază: „Legiunea Jandarmi Brăila, către Inspectoratul General al Jandarmeriei. Raport Telefonice nr. 625 din 17 iunie 1942. La Ordinul d-voastră nr. 35781/1942, raportăm că, în ziua de 12 iunie 1942, Legiunea a fost informată de Misiunea Germană din localitate că un avion inamic a fost doborât în regiunea de baltă, pe raza județului Brăila. Am dat ordin secțiilor de jandarmi respective care au format o echipă de jandarmi și pescari să controleze această regiune; întreaga regiune este sub apă. Maior Popa.”<sup>3</sup> Este posibil ca acesta să fie avionul revendicat de pilotul german Peltz.

Doborârea celor două avioane americane la 12 iunie 1942 nu este însă confirmată de niciun document oficial american. Cel mai probabil, bombardierele atacate de cei doi piloți au fost avariate, dar nu doborâte. Unul din avioanele americane atacate de vânătoarea româno-germană

<sup>1</sup> Valeriu Avram, *Primul bombardament aerian american asupra României. Operațiunea „Halpro”*, p. 25.

<sup>2</sup> A.N.I.C., Fond I.G.J., dosar 115/1942, vol. I, f. 57.

<sup>3</sup> *Ibidem*, f. 33.

a fost bombardierul *Town Hall* (nr. 41-11622) al locotenentului Frederick W. Nesbitt, care a aterizat forțat în Turcia. Nesbitt avea să povestească peste ani că el și echipajul său au întâmpinat aceleași probleme din cauza frigului și a lipsei de oxigen. După ce a coborât sub plafonul de nori, *Town Hall* a fost atacat prin surprindere de un avion de vânătoare, care i-a ciuruit turela din coadă, bucățile de plexiglas rănindu-l la față pe mitraliorul Frank Pearson. Un proiectil l-a rănit în picior și pe mitraliorul lateral Enoch Kusilavage. Având două motoare oprite, Nesbitt s-a îndreptat către Turcia și, urmărind coasta, a aterizat de urgență lângă orașelul Adapazari. În timpul aterizării frânele au cedat, bombardierul oprindu-se după 800 de metri de rulare. Membrii echipajul au stat în Adapazari circa o săptămână, după care au fost trimiși cu trenul la Ankara, alăturându-se celorlalți camarazi care aterizaseră de urgență în Turcia<sup>1</sup>.

Prin Raportul Biroului Serviciilor Strategice (ale Statelor Unite) din decembrie 1942, oficialitățile militare americane au oferit varianta unei incursiuni „fără pierderi și fără stricăciuni”, idee susținută și de autorii James Dugan și Carroll Stewart, care menționau că „douăsprezece din cele treisprezece aparate au atins zona Ploiești. Niciunul nu a fost doborât de germani și nimeni nu a fost ucis”<sup>2</sup>.

Și publicistul american Jay A. Stout, în lucrarea *Fortăreața Ploiești. Campania pentru distrugerea petrolului lui Hitler*, se află pe aceeași poziție ca Dugan și Stewart, afirmând că „niciun atacator n-a fost doborât de focul inamic”, dar a trebuit să recunoască faptul că „rezultatele acestea jalnice n-au fost nici pe departe ceea ce speraseră planificatorii raidului. În loc să

<sup>1</sup> James W. Walker, *op. cit.*, p. 39.

<sup>2</sup> James Dugan, Carroll Stewart, *Ploesti. The Great Ground-Air Battle of 1 August 1943*, New York, 1962, p. 14.

*aplice o lovitură puternică și elocventă asupra rafinărilor de la Ploiești, forța americană băjbâise orbește deasupra țării, lansând aleatoriu bombe asupra unor ținte lipsite de valoare... ”<sup>1</sup>.*

Oficialitățile americane aveau tot interesul să nu comunice opiniei publice din SUA și aliaților adevărul despre eșecul primei misiuni asupra Europei.

La 13 iunie 1942 însă, agențiile Havas și A.F.T. (Franța liberă) au pus în încurcătură, prin comunicatele lor, partea americană, care oferise imediat după raid o altă variantă. În realitate, niciun bombardier american n-a revenit la baza de plecare, iar unul din cele patru avioane aterizate în Turcia, la Izmir (de fapt, cel de la Adapazarı), avea două dintre motoare avariate și carlinga ciuruită de gloanțe, ceea ce dovedea încă o dată inexactitatea informațiilor americane în legătură cu pierderile suferite în urma raidului din 12 iunie 1942<sup>2</sup>.

Cert este că rezultatele obținute în acest prim raid asupra Ploieștiului de către aviația americană au fost minime. Și datorită conjuncturii meteo nefavorabile – cerul deasupra țintei fiind acoperit cu nori –, echipajele și-au aruncat încărcătura fără să vadă nimic din obiectiv. În aceste condiții, numai câteva din cele peste o sută de bombe aruncate deasupra României au provocat stricăciuni, însă niciuna din rafinării n-a fost distrusă. De asemenea, traseul de zbor destul de întortocheat ales de aviația americană, precum și interdicția de a survola spațiul aerian al Turciei neutre pentru a nu crea incidente diplomatice, la care se adăuga și suprasolicitarea nervoasă a echipajelor (fiind la prima misiune de luptă de acest gen), au făcut ca raidul să

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 35.

<sup>2</sup> Cristian Crăciunoiu (coord.), *Operațiunea „Tidal Wave” (Valul nemișcitor). 1 august 1943 – Documente inedite*, Ed. Modelism Internațional Srl, București, 1993, p. 15.

se încheie cu un eșec total pentru americani. Acest lucru este confirmat și de un raport britanic întocmit la 14 iunie 1942, care arată că avioanele au aterizat astfel: trei la Ankara, unul la Izmir, două la Alep, unul la Mossul, unul în apropiere de Deir ez Zor (?), unul la Ramadi, patru la Habbaniya, iar „*al 13-lea se crede că a aterizat în Turcia, dar nu s-a confirmat încă*”<sup>1</sup>.

Faptul că prima acțiune a aviației americane în Europa și în România s-a terminat cu un eșec este și motivul pentru care autoritățile americane au trecut sub tăcere rezultatele operației „Halpro”, fapt recunoscut și de unii cercetători americani<sup>2</sup>.

Un singur ziar, „New York Times”, a preluat informații apărute în presa din Turcia, publicând în pagina întâi un titlu de șase coloane: „*Bombardiere americane lovesc zona Mării Negre: baza (de plecare, n.n.) este un mister.*” Însă știrea nu a fost dezmințită sau confirmată de oficialitățile de la Washington<sup>3</sup>.

În ciuda planificării care precedase atacul, unele echipe americane și-au dat seama că nu aveau suficient combustibil pentru a ajunge în Irak. În aceeași situație se afla și bombardierul *Blue Goose* pilotat de Edward A. Cave și Eugene L. Ziesel. Navigatorul Harold Wicklund povestește: „*După ce am părăsit ținta, am stabilit un curs peste Marea Neagră, către est, până la Tbilisi – în Rusia. După ce a decis cursul, Ed m-a întrebat asupra orei estimate de sosire. I-am transmis informația respectivă prin interfon, iar el mi-a răspuns că*

<sup>1</sup> Public Record Office (Londra), Prem 3/374/6, *apud* Alexandru Duțu, Florin Constantiniu, *op. cit.*, p. 724; vezi și Eugen Preda, *op. cit.*, p. 106.

<sup>2</sup> Vezi Robert J. Seese, *Ground level air war. The Army Air Force attack on Ploesti*, în revista „Air Classics”, vol. XIX, nr. 3, martie 1983.

<sup>3</sup> James Dugan, Carroll Stewart, *op. cit.*, p. 15.

nu crede că avem combustibil suficient ca să ajungem până la Tbilisi”<sup>1</sup>. După ce s-a consultat cu navigatorul, pilotul a decis să ajungă la Ankara și schimbând cursul avionului de la est la sud, s-a îndreptat spre Turcia. După ce ajungeau la sol, aviatorii intenționau să contacteze ambasada americană pentru a le asigura plecarea în Egipt.

Bombardierul *Blue Goose* a ajuns la Ankara cu puțin timp înaintea amiezii, pe 12 iunie. Pilotul Edward Cave își amintește momentele din timpul aterizării: „Când ne-am apropiat, am văzut două B-24 deja oprite pe pistă și un grup de turci care lucra la capătul ei. Am știut că trebuia să aterizez din scurt, fiindcă pista era lungă de numai 900 de metri. Când am atins solul, i-am spus lui Ziesel că aveam situația sub control... dar nu era deloc așa. Picioarele îmi tresăltau pe frâne și încă un motor s-a oprit, ceea ce ne-a scos de pe pistă și ne-am afundat până la butucul roților. Nu s-a întâmplat nicio altă avarie, însă am rămas împotmoliți. Am avut o presimțire că ceva nu era în regulă, fiindcă niciunul dintre camarazii din celelalte B-24-uri n-a ieșit să ne ia peste picior fiindcă nu eram în stare să facem o aterizare ca lumea”<sup>2</sup>. Celelalte două avioane aterizate la Ankara erau bombardierele *Little Eva* (nr. 41-11609) al locotenentului Howard F. Walker și *Brooklyn Rambler* (nr. 41-11596), pilotat de locotenentul Nathan J. Brown<sup>3</sup>.

La câteva luni după arestarea lor de către autoritățile turce, ofițerii Edward A. Cave, Harold Wicklund și Eugene Ziesel au evadat, la mijlocul lunii ianuarie a anului 1943, ajungând la consulatul britanic de la Mersin, aflat lângă frontiera cu Siria. Diplomații britanici au aranjat trecerea celor trei aviatori americani în Palestina la bordul

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 37.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 37-38.

<sup>3</sup> James W. Walker, *op. cit.*, p. 539.

vaporului norvegian „Inviken”, încărcat cu bauxită. După ce au ajuns la Haifa, au plecat în Egipt unde s-au realăturat forțelor aeriene ale SUA. Pilotul Edward A. Cave a fost demobilizat pe motive de sănătate, însă navigatorul Harold Wicklund avea să se întoarcă la Ploiești peste numai câteva luni<sup>1</sup>.

Echipajele americane care au aterizat în Siria și Irak au revenit în Egipt și au continuat operațiile împotriva Axei. Avioanele B-24 care au aterizat în Turcia au fost reținute de guvern, fiind preluate de armata turcă.

Chiar dacă nu a produs pierderi rafinăriilor, raidul aerian american din 12 iunie 1942 a alertat Înaltul Comandamentul al Wehrmachtului (OKW) asupra vulnerabilității sistemului de apărare de la Ploiești. De asemenea, trebuie remarcat faptul că, încă de la 15 mai 1942, OKW, „pe bază de informații de încredere”, atenționase Misiunea Militară Germană din România în legătură cu un eventual atac al aviației americane asupra rafinăriilor de la Ploiești, a podului de peste Dunăre și asupra portului Constanța, precizând chiar și traseul pe care îl vor urma bombardierele americane în eventualitatea unui raid; acesta corespundea rutei Constanța–Dunăre–Ploiești, traseu pe care l-a urmat și „Detașamentul Halpro” în 12 iunie 1942<sup>2</sup>.

Și autoritățile militare române a tras un serios semnal de alarmă în privința vulnerabilității regiunii petrolifere și a probabilității repetării unor asemenea acțiuni militare. În acest sens, în colaborare cu Misiunea Militară Germană în România, acestea au luat o serie de măsuri care vizau întărirea apărării antiaeriene a zonei petrolifere și transformarea acestei zone într-o fortăreață inexpugnabilă pentru aviația

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 39.

<sup>2</sup> Eugen Preda, *op. cit.*, p. 106.

inamică. Astfel, în cadrul unei întrevederi româno-germane, care a avut loc la 19 iunie 1942, și la care au participat mareșalul Ion Antonescu, șeful Marelui Stat Major român, generalul Ilie Șteflea și șeful Misiunii Militare Germane a Aerului, generalul Alfred Gerstenberg, Conducătorul Statului român a cerut întărirea urgentă a apărării antiaeriene a zonei petrolifere prin creșterea numărului de baterii anti-aeriene și de avioane de vânătoare. Efectul raidului aerian din 12 iunie, ca și cererea părții române în privința întăririi protecției antiaeriene a regiunii petrolifere nu au rămas fără urmări la nivelul conducerii germane<sup>1</sup>.

La 28 iunie 1942, Adolf Hitler a ordonat, la propunerea mareșalului Reichului Hermann Göring, ca planificata reducere a unităților de artilerie antiaeriană germane din România să fie oprită, urmând ca, în perioada imediat următoare, efectivele Luftwaffe de aici să fie mărite la aproximativ 3 000 de oameni. Mareșalul Ion Antonescu a fost de acord cu această decizie și a reamintit de cererea sa privind expedierea de către Germania a unor noi baterii de artilerie antiaeriană, care urmau să fie deservite de personal militar românesc, cerere care a fost aprobată, în aceeași zi, de către Adolf Hitler<sup>2</sup>.

În urma solicitărilor părții române, într-o întrevedere avută cu Conducătorul Statului român, la 16 octombrie 1942, generalul Alfred Gerstenberg a comunicat mareșalului Ion Antonescu faptul că, în perioada următoare, partea română urma să primească, în trei etape, armament antiaerian supli-

<sup>1</sup> Ottmar Trașcă, *Bombardamentele aviației anglo-americane asupra României, Aprilie-August 1944. Percepții maghiare și germane*, Institutul de istorie „George Bariț” din Cluj-Napoca, vezi <http://www.history-cluj.ro/Istoric/anuare/2002/Otto%20-%20Bombardamentele%20anglo.htm>.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

mentar – baterii de reflectoare și artilerie antiaeriană –, acesta urmând să fie deservit de militarii români. Evident, acest armament era completat cu cel destinat trupelor germane<sup>1</sup>.

Într-adevăr, în toamna anului 1942 și în primăvara anului 1943, apărarea antiaeriană a zonei petrolifere a fost întărită permanent cu piese de artilerie și baterii de reflectoare, iar aviația de vânătoare de zi și de noapte a fost dotată cu mai multe aparate de zbor.

La 25 iunie 1943, Misiunea Militară Germană a Aerului a organizat un exercițiu militar aeronautic la care a asistat mareșalul Ion Antonescu și care a avut ca scop prezentarea în fața conducerii politice și militare românești a capacității de apărare a zonei petrolifere. Exercițiul a avut rezultate deosebite, Conducătorul Statului român fiind mulțumit de demonstrația aviatică<sup>2</sup>. Ca urmare a întăririi apărării antiaeriene a zonei petrolifere, Ploieștiul a devenit una din zonele cele mai bine apărate din *Festung Europa*, justificând aprecierile vehiculate în istoriografia de specialitate, precum: „*Ploieștiul era un colosal cuirasat terestru, armat pentru a rezista celui mai teribil atac aerian*”<sup>3</sup> sau „*Orașul Ploiești era unul din obiectivele cele mai bine apărate din Europa. Numai Berlinul și regiunea industrială Ruhr beneficiau de o apărare mai puternică*”<sup>4</sup>. În pofida acestei apărări antiaeriene deosebit de puternice, regiunea petroliferă avea să sufere, la 1 august 1943, primul bombardament masiv executat de aviația americană, atac care a însemnat redeschiderea ofensivei aeriene aliate asupra României.

<sup>1</sup> *Ibidem*.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> James Dugan, Carroll Stewart, *op. cit.*, p. 34.

<sup>4</sup> Max Axworthy, *RAF deasupra României*, în „Aeronautica”, nr. 5/1993, p. 34.



## PREGĂTIREA MISIUNII „TIDAL WAVE”

Zona petroliferă românească avea să devină o țință importantă pentru Aliați, în condițiile în care eșecul tentativei de cucerire a câmpurilor petrolifere sovietice făcea din Ploiești un punct vital al efortului de război german. Conform estimărilor americane, Ploieștiul, prin rafinăriile sale, asigura „mai mult de jumătate din produsele necesare menținerii forțelor germane în stare operațională”<sup>1</sup>. Teoretic, soarta petrolului românesc avea să depindă de încheierea operațiilor militare din Africa de Nord, iar înfrângerea trupelor Axei a creat condițiile necesare pentru planificarea și organizarea unui atac aerian masiv asupra Ploieștiului, având ca punct de plecare bazele nou-cucerite.

Conferința de la Casablanca din ianuarie 1943 i-a reunit pe președintele SUA Franklin Delano Roosevelt, primul-ministrul Marii Britanii Winston Churchill și alți reprezentanți ai Puterilor Aliate pentru a stabili strategia viitoare a războiului. S-a căzut de acord asupra predării necondiționate a Germaniei și Japoniei, aprobându-se conceptul de Ofensivă Combinată de Bombardament (*Combined Bomber Offensive* – CBO), care trebuia să fie lansată asupra sistemului militar, industrial și economic german, ca o condiție prealabilă debarcării pe continentul european. Urma să fie o acțiune atent planificată și coordonată, cu obiective distincte, clar definite. O altă decizie importantă care s-a desprins din discuțiile legate de ofensiva de bombardament a fost distrugerea cât mai curând posibil a rafinăriilor de la Ploiești, ca „al patrulea obiectiv al ofensivei de bombardament din Africa de Nord.”<sup>2</sup>

<sup>1</sup> John Sweetman, *op. cit.*, p. 67.

<sup>2</sup> H. Brestoiu, *op. cit.*, p. 483.

Scopul principal urmărit era avariarea serioasă, chiar distrugerea totală a instalațiilor industriale, încât acestea să nu mai poată fi utilizate în război. Întrucât rafinăriile românești asigurau între 30% și 50% din necesarul de combustibil al Germaniei, s-a presupus că bombardarea acestora și a câmpurilor petrolifere vor fi urmate de rezultate majore imediate. Se aștepta ca efectele respective să se manifeste cel mai convingător pe Frontul de Est, unde Armata Roșie se afla angajată în luptă cu majoritatea forțelor combative ale armatei germane.

Dintr-un anumit punct de vedere, distrugerea Ploieștiului era văzută ca o concesie modestă făcută lui Stalin, care insistase ca Aliații să deschidă un al doilea front, ceea ce ar fi redus presiunea și pierderile mari la care erau supuse armatele Uniunii Sovietice.

În acel moment, Aliații nu erau capabili să se angajeze direct într-o confruntare cu germanii pe un al doilea front în Europa continentală. Tot ce puteau face era să conceapă și să pună în aplicare o ofensivă aeriană puternică, alături de continuarea livrărilor în URSS a unor cantități mari de materiale, tehnologie și echipamente prin intermediul programului american de împrumut și închiriere a armamentului „Lend-Lease”.

În ianuarie 1943, SUA nu se găseau în poziția de a lansa o ofensivă masivă de bombardamente aeriene, întrucât nu dispuneau de un număr suficient de bombardiere strategice. Abia după multe luni, un număr mare de bombardiere au ajuns în Anglia și în bazinul Mediteranei; avea să treacă mai bine de un an până când Armata 8 Aeriană (*8<sup>th</sup> Air Force*<sup>1</sup>) a SUA dislocată în Anglia să poată începe

---

<sup>1</sup> *Air Force*, echivalentul comandamentului de armată aeriană în terminologia militară americană a epocii.

planificarea unor raiduri masive de bombardament asupra unor obiective din Europa.

În primăvara anului 1943, Armatele 8 și 9 Aeriene ale SUA au oferit o susținere importantă pentru Aliați în Africa de Nord. Armata 9 fusese alcătuită în noiembrie 1942 din Armata Aerului din Orientul Mijlociu și se găsea sub comanda generalului-maior Lewis H. Brereton.

La 12 mai 1943, comandantul trupelor anglo-americane de pe frontul din Africa de Nord raporta că rezistența germano-italiană din Tunisia a încetat, trupele Axei fiind practic anihilate pe acest front.

În urma deciziilor luate la Conferința de la Casablanca, principalul promotor al acțiunii privind pregătirea bombardamentului asupra câmpurilor petrolifere românești a fost generalul Henry H. Arnold, șeful Forțelor Aeriene Militare ale Statelor Unite (*Chief of the Army Air Forces*), care, încă din aprilie 1943, a ordonat Secției Planuri din Cartierul General al Forțelor Aeriene Aliate să studieze modalitățile practice de materializare a unui atac asupra zonei petrolifere din jurul orașului Ploiești. Acesta l-a nominalizat pentru pregătirea atacului aerian ce urma să fie executat asupra Ploieștiului pe comandantul Armatei 9 Aeriene, generalul Brereton, care s-a asigurat că ofițerii responsabili cu organizarea misiunii aveau acces complet la toate resursele. Responsabilitatea planificării operaționale, a pregătirilor necesare și a conducerii de ansamblu a misiunii i-a revenit generalului de brigadă Uzal Girard Ent, șeful Comandamentului Aviației de Bombardament din Armata 9 Aeriană.

Cel care a lucrat efectiv la planificarea misiunii, fiind autorul ei *de facto*, a fost colonelul de aviație Jacob E. Smart, care făcea parte din statul-major al generalului Henry H. Arnold. Acesta avea să fie ajutat în conceperea raidului de

locotenent-colonelul William Lesley Forster din Royal Air Force și fost director timp de opt ani al Rafinăriei „Astra Română”, care i-a recomandat lui Smart să se informeze și pentru celelalte obiective care urmau să fie bombardate.

Pentru documentare, colonelul american s-a deplasat la Washington, unde a studiat numeroase documente aflate la Departamentul de Stat al Apărării, în special rapoartele întocmite de colonelul Charles G. Williamson, *Assistant chief* la *Air Intelligence*. În acest fel, Smart a aflat că Ploieștiul era bine apărat din punct de vedere antiaerian, în jurul său fiind amplasate numeroase baterii de artilerie AA – nespecificându-se numărul gurilor de foc –, circa 80-100 de baloane de obstrucție, precum și două „orașe” false, menite să deruteze orientarea avioanelor inamice. Unul dintre acestea fusese construit în comuna Albești, la 12 km de Ploiești, care fusese ținta bombardamentului sovietic din 11 iulie 1941, când a primit 80 de bombe destinate rafinăriei de la Brazi. Celălalt „oraș” fals era în faza de construcție, la sud-vest de Valea Călugărească, nu departe de fabrica de acid sulfuric, obiectiv industrial considerat fără importanță strategică. Camuflajul Ploieștiului era apreciat în rapoartele ofițerilor de informații din cadrul *Air Intelligence* ca fiind dintre cele mai bune, luminile aprinse noaptea în rafinării, pentru desfășurarea în condiții bune a procesului de producție, stingându-se simultan la declanșarea alarmei aeriene<sup>1</sup>.

Cercetând diferite rapoarte și documente oficiale ale ofițerilor de informații, colonelul Jacob Smart a aflat că în jurul Ploieștiului se aflau trei mari aerodromuri care suplimentau cele două baze aeriene existente în vecinătatea orașului și pe care se aflau dislocate unități de vânătoare

---

<sup>1</sup> Ioan Grigorescu, *Bine ați venit în infern!...*, Ed. Nemira, București, 1995, p. 70.

germane și române; riposta aviației de vânătoare putea veni și de pe bazele aeriene din jurul Bucureștiului, aflate la o distanță relativ mică de zona petroliferă din Valea Prahovei. Centura antiaeriană exterioară forma în jurul Ploieștiului un oval cu axul nord-sud de aproximativ cincizeci de kilometri și cu cel est-vest, de aproximativ treizeci și cinci de kilometri. Centura interioară, considerată ca fiind foarte puternică, era amplasată în jurul orașului și în imediata sa apropiere, formând un adevărat cerc de foc, gata să riposteze la orice raid aerian inamic<sup>1</sup>.

Totuși, aceste date erau prea puține pentru un ofițer cu operațiile care trebuia să întocmească un plan de atac cu șanse de succes. Prezența radarelor germane pe teritoriul României era numai bănuită; nu se specifica în niciun raport numărul, tipul și amplasarea lor. Despre sistemul de camuflaj prin lansarea ceții artificiale de către dispozitivele de fumizare, se menționa numai în treacăt. Se știa însă că în jurul rafinăriilor trăiau aproximativ o sută de mii de oameni și că unele instalații petroliere se aflau în imediata apropiere a cartierelor de locuințe.

Fără cunoașterea amplasării centrelor vitale din rafinării era greu ca raidul aerian să obțină eficiența scontată, având în vedere și faptul că distanța foarte mare dintre bazele de decolare și țintele din Ploiești obliga avioanele să ia la bord o cantitate limitată de bombe, ceea ce însemna că nu puteau fi lansate la voia întâmplării.

Colonelul Smart avea nevoie de mult mai multe informații în legătură cu Ploieștiul și din acest motiv s-a deplasat la Londra, unde a luat legătura cu mai mulți specialiști britanici care lucraseră în rafinăriile românești, unii dintre ei, chiar cu funcții de conducere. A obținut de la Statul Major Combinat al Aerului detașarea tuturor celor care îl

---

<sup>1</sup> *Ibidem.*

interesau, recrutând câțiva buni cunoscători ai Ploieștiului, precum Charles Young Brasier (fost inginer chimist la Rafinăria „Româno-Americană”), Charles Reoad (fost director la „Româno-Americană”), Tom Masterson (fost director al Rafinăriei „Unirea” și reprezentant al altor cinci întreprinderi petroliere ploieștene), William R. Young sau Alfred Crawford Anderson (specializați în instalații de foraj petrolier și care lucraseră pe Valea Prahovei). Smart i-a mai cunoscut pe Percy Clarck, Jack Anderson și Alexander Miller, care lucraseră la Rafinăria „Astra Română” și care cunoșteau în detaliu fizionomia celei mai mari rafinării ploieștene. Lor li s-au adăugat William Lesley Forster, Arthur Patrick Hastings (fost atașat militar al Marii Britanii la București) și D.G. Lewis (expert în aviația de vânătoare inamică, fost director al Rafinăriei „Steaua Română” din Câmpina)<sup>1</sup>. Britanicii cunoșteau cel mai bine rafinăriile de pe Valea Prahovei și l-au ajutat pe colonelul Smart în privința elaborării planului de atac privind distrugerea lor.

Un alt neajuns al celui care a planificat misiunea de bombardament de la 1 august 1943 a fost faptul că nu avea experiență de luptă și nici nu era familiarizat cu operațiile desfășurate în Africa de Nord sau Europa. A suplinit aceste minusuri în activitatea lui selectând un grup de colaboratori care aveau experiență de luptă aeriană în Europa, printre care un specialist în contrainformații, un meteorolog și personal navigant britanic din RAF care luptase în Africa de Nord.

Nu se cunoaște cauza pentru care colonelul Smart n-a inclus în cercul său de specialiști și ofițeri aviatori americani care luptaseră pe bombardierele B-24 în Africa de Nord. Deși urmau să participe la misiune, totuși n-au fost

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 72-73.

selecți pentru alcătuirea planului privind atacul aerian de la 1 august 1943. Cu toate acestea, pregătirea misiunii a fost bine gândită și planificată cu multă responsabilitate, în cele mai mici amănunte.

Mai întâi, s-a făcut o pregătire teoretică, urmată de una practică. Pregătirea teoretică a avut ca scop cunoașterea itinerarului și a României, cunoașterea obiectivelor ce urmau a fi distruse, precum și perfecționarea bombardamentului la joasă altitudine. Datele despre România și despre obiective au fost furnizate de un inginer american care lucrase la Societatea „Româno-Americană” și care era de fapt maior în OSS (*Office of Strategic Services*)<sup>1</sup>. El a pus la dispoziția echipajelor fotografii aeriene și terestre, filmul sonor al fiecărei rafinări ce trebuia bombardată. Toate aceste documente au servit participanților la misiune pentru a se familiariza cu obiectivele.

Pregătirea hărților s-a făcut cu multă atenție și migală. Navigatorii au avut înscrise pe hărțile de raid (1/1 000 000) toate elementele necesare. S-a trasat itinerarul pe o zonă largă de 20-30 km, însemnându-se localitățile apărute de artileria antiaeriană în scopul evitării zonelor respective. Traiectul a fost cronometrat în ore și mile, astfel ca să se poată verifica ușor situația avionului la punctele importante de reper.

În ordinul de operații american, Piteștiul a fost stabilit ca fiind punctul de intrare nr. 1 la obiectivul din Valea Prahovei, punctul nr. 2 îl reprezenta orașul Târgoviște, iar punctul nr. 3 final (punctul inițial) era localitatea Florești-Prahova<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Arhiva Statului Major al Forțelor Aeriene (în continuare se va cita Arhiva S.M.F.A.), Fond Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului (în continuare se va prescurta C.A.A.T.), 03/1, dosar 17, vol. I, f. 79.

<sup>2</sup> Narcis Ionuț Gherghina, *Istoria bombardamentelor americane asupra fostelor județe Argeș și Muscel 1943-1944*, Ed. Carminis, Pitești, 2002, p. 10.

Itinerarul ales spre obiectiv a fost: Benghazi (Berka – Tocra)–nord insula Corfu–est lacul Prespo–Piroto–est Pitești–Ploiești–Câmpina. Traseul avea lungimea de 1 667 km, fiind unul foarte lung. Urmând însă drumul în linie dreaptă Benghazi–Ploiești, acesta ar fi măsurat 1 520 km, deci cu 147 km mai scurt, ceea ce reprezenta o economie de carburant și de circa o oră de zbor pentru fiecare avion<sup>1</sup>. Colonelul Jacob Smart a ales un traseu mai lung, dar care prezenta mai puține pericole. Astfel, o bună parte din el trecea peste mare, pentru a evita pericolul interceptării formației de bombardiere de către avioanele de vânătoare germane staționate în Grecia. Pe de altă parte, survolarea Balcanilor dădea mai multă siguranță zborului, pentru că în aceasta zonă inamicul nu dispunea de apărare antiaeriană,

Începând de la Benghazi și până la Ploiești, pentru a se identifica ușor itinerarul, fiecare navigator avea la dispoziție un asamblaj de fotografii panoramice ale punctelor însemnate pe teren, ale insulei Corfu, orașelor Prilep și Ploiești, ale fluviului Dunărea, precum și fotocopiile schițelor panoramice a unei părți din Valea Prahovei. Fiecare imagine avea o cifră care corespundea cu un număr de ordine de pe hartă, identificarea lor fiind ușoară. Marginea din dreapta a schiței era gradată în mile, altitudine și capul compas. Asamblajul, care reprezenta un mijloc cu care se naviga în condiții bune, se putea racorda la hartă cu ajutorul unor linii comune, trasate peste punctele importante din teren<sup>2</sup>.

Întrucât aspectul neobișnuit al raidului aerian asupra Ploieștiului îl constituia faptul că avea să se desfășoare la joasă înălțime, sub 100 m, aceasta însemna că masivele și greoaiele bombardiere B-24 *Liberator* aveau să treacă pes-

<sup>1</sup> A.M.R., Fond M.St.M, Secția a II-a, dosar 1227, f. 11-12.

<sup>2</sup> *Ibidem*.



te obiectivul vizat la mai puțin de 60 m înălțime, ceea ce presupunea atenție și îndemânare deosebite ale piloților. Scopul principal era evitarea detectării bombardierelor de către radarele germane Freya și Würzburg instalate în sudul României. Radarul nu putea să „vadă” dincolo de curbura pământului, nu puteau detecta avioanele apropiate de sol, care se aflau la o depărtare mai mare de 50 km și nici nu puteau distinge nimic prin munți sau dealuri. Ruta spre Ploiești a fost stabilită ținând seama de caracteristicile reliefului, în vederea ascunderii formației de radarele germane.

Dacă bombardierele americane se apropiau de Ploiești fără să fie detectate, atunci apărarea româno-germană ar fi fost avertizată prea târziu și misiunea înregistra pierderi minime. Un alt avantaj al atacului la joasă altitudine îl reprezenta acuratețea sporită pe care o promitea. În acea perioadă, se considera că atacul la mare înălțime era prin definiție un atac asupra unei anumite zone (*area bombing*, practicat de aviația de bombardament britanică), în acest caz orice pretenție de lovire cu precizie a unui obiectiv nu avea decât un scop propagandistic. Experiența demonstrase că bombe lansate de o formație de avioane B-24 de la mare înălțime se împrăstiau pe sute de metri pătrați, chiar kilometri. Erau și alte dezavantaje, întrucât ținta reală trebuia găsită și identificată, acțiuni adesea împiedicate de plafonul de nori sau de vremea nefavorabilă. Era necesar ca formația să ajungă cât mai compactă deasupra țintei, ceea ce necesita spațiu de manevră și multă abilitate. În plus, echipamentele de bombardament, din care făceau parte vizorul optic, dispozitivele de calcul și pilotul automat, trebuiau să fie bine calibrate și să funcționeze în cele mai bune condiții. Formația de avioane trebuia să ocupe coordonate precis determinate în spațiu și timp în momentul lansării

bombelor. În cele din urmă, nu exista nicio garanție că rafalele de vânt puternice de la înălțime nu vor afecta traiectoriile bombelor, care aveau de parcurs o distanță mare de la avion până la țintă. Succesul bombardamentului de la mare înălțime necesita un oarecare grad de noroc, multă abilitate și experiență din partea bombardierului, precum și un număr mare de avioane participante la misiune.

Pentru bombardamentul la joasă altitudine nu mai erau necesare vizoarele optice „Norden” utilizate în misiunile de bombardament la mare înălțime și alte echipamente asociate, care ar fi îngreuiat inutil avionul. Se putea folosi un vizor optic de bombardament mecanic, elementar. În sfârșit, când bombele erau lansate de la altitudine foarte mică peste o țintă sau în apropierea acesteia, era greu ca echipajele să rateze obiectivele.

Bombardamentul la joasă altitudine mai oferea și unele avantaje de natură defensivă, deoarece avioanele de vânătoare inamice n-ar fi putut ataca pe dedesubtul bombardierelor supraîncărcate. În plus, timpul limitat în care bombardierele ar fi fost în raza bateriilor antiaeriene le-ar fi oferit, teoretic, mai puțin timp artileriștilor să se pregătească, să țintească și să tragă.

Existau și dezavantaje, întrucât acuratețea navigației era dificilă. În razmot, relieful trecea foarte repede pe sub avion; în loc să ofere o vedere generală a terenului, ca raidul de la mare înălțime, imaginile de la joasă altitudine erau aproape la fel cu cele de la sol. Inconvenientul cel mai mare și cel care urma să producă cele mai multe pierderi a fost faptul că, la altitudine joasă, avionul avea să se găsească în raza de acțiune a tuturor armelor antiaeriene din arsenalul trupelor româno-germane. Acestea includeau nu numai tunurile de calibru mare de 88 mm și foarte mare, de 105 mm și 128 mm, și cu durată relativ lentă a

tragerii, ci și tunurile automate mai mici, cu cadență rapidă, de 20 mm, 25 mm și 37 mm. Dacă artileriștii români și germani erau avertizați și pregătiți, uriașele bombardiere americane ar fi fost ținte facile, indiferent cât de repede ar fi traversat câmpul de foc.

Pentru raidul planificat, colonelul Jacob Smart se putea bizui cel mult pe două sute de bombardiere. Studiile realizate concluzionau că, pentru a obține rezultatele dorite, în urma unui atac de la mare înălțime, ar fi avut nevoie de peste o mie de avioane de bombardament. Pe baza studiilor întocmite de experți, se determinase că distrugerea a numai 41 de elemente-cheie (turnuri de cracare, stații de pompare, centrale electrice cu abur, conducte și alte instalații) din cele șapte rafinării ale complexului de la Ploiești ar reduce întreaga capacitate de rafinare cu 30%. În plus, și poate cel mai important, specialiștii americani estimau că producția de benzină cu cifră octanică ridicată necesară aviației se micșora cu 95%.

Colonelul Jacob Smart și grupul său de specialiști au decis ca bombardierile să atace la joasă altitudine următoarele ținte, selecționate cu atenție:

- Rafinăria „Româno-Americană”, cu o capacitate de rafinare de 1 250 000 de tone, căreia i s-a dat numele de cod *Target White I* („Ținta albă I”);

- Rafinăria „Concordia-Vega”, cu 1 500 000 de tone, nume de cod *Target White II* („Ținta albă II”);

- Rafinăriile învecinate, „Standard Petrol” și „Unirea-Speranța”, cu 1 300 000 de tone, care aveau numele de cod *Target White III* („Ținta albă III”);

- „Astra Română”, rafinăria cea mai mare a Ploieștiului, cu o capacitate de rafinare de 2 000 000 tone, avea numele de cod *Target White IV* („Ținta albă IV”);

– Rafinăria „Columbia-Aquila”, cu numai 300 000 de tone, dar cu o instalație de cracare modernă și eficientă, fusese desemnată *Target White V* („Ținta albă V”).

– Rafinăria „Creditul Minier” de la Brazi, care producea 600 000 tone de benzină albastră de cea mai înaltă cifră octanică, nume de cod *Blue Target* („Ținta albastră”), și

– „Steaua Română” de la Câmpina, a treia rafinărie ca mărime din Europa, cu o capacitate de rafinare de 1 750 000 de tone, singura mare instalație industrială producătoare de parafină din România, care a primit numele de cod *Red Target* („Ținta roșie”).<sup>1</sup>

Toate aceste rafinării trebuiau bombardate simultan, iar echipajele participante la misiune trebuiau să lovească numai în punctele lor vitale, ce se cereau descoperite și localizate cu precizie<sup>2</sup>.

Până în luna mai 1943, planul de bază fusese aprobat de generalul Arnold și era îndeajuns de avansat pentru a fi prezentat președintelui F.D. Roosevelt și apoi lui W. Churchill la Conferința *Trident* din Washington. Deși cu unele rezerve, acesta a fost aprobat de Statul Major al generalului-locotenent Dwight Eisenhower, comandantul teatrului de război european. Au fost și unele obiecții: generalul-locotenent Carl A. Spaatz, cât și mareșalul Aerului, șef al RAF, Arthur Tedder, au pus sub semnul întrebării posibilitatea ca o singură misiune să obțină rezultatele dorite și au avertizat asupra unor pierderi masive. În final, planul colonelului Jacob Smart a avut câștig de cauză pentru că nu exista nicio altă opțiune pentru atingerea gradului de distrugere dorit, cu resursele disponibile.

<sup>1</sup> USAF Historical Division, Archives Branch, *US Air Force Study No. 103 (Formerly Army Air Forces Reference History; Short Title AAFRH-3): The Ploesti Mission of 1 August 1943*, held in the files of the Air Force Historical Research Agency, Maxwell AFB, Alabama, USA, f. 40-42.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 71.

La începutul lunii iunie 1943, Comandamentul Suprem Aliat avea să adopte oficial varianta inițiată de colonelul Jacob E. Smart care propunea un atac masiv la joasă înălțime cu baza de plecare de pe aerodromurile din jurul orașului Benghazi. Planificarea operației, care în ultimă instanță avea să se numească *Tidal Wave* („Valul nimicitor”), după ce inițial a fost cunoscută sub numele de cod *Statesman* și *Soapsuds*<sup>1</sup>, revenea Cartierului General Avansat, condus de generalul Lewis H. Brereton.

Apreciind importanța operației aeriene, comandamentul american a trecut serios la pregătiri, concentrând avioane și materiale la bazele sale din Libia. Generalul Eisenhower a solicitat, în acest sens, cinci grupuri de bombardament cu avioane B-24 *Liberator* din Anglia și SUA.

Întrucât Comandamentul Suprem Aliat a dorit ca raidul să nu afecteze numărul de avioane angajate în operația „Husky” (debarcarea în Sicilia), s-a căzut de acord ca Înalțul Comandament Aerian American să furnizeze două grupuri de bombardiere aparținând Armatei 8 Aeriene, precum și un alt grup, planificat inițial să plece în Marea Britanie. Acestora li s-au alăturat alte două grupuri aeriene care au sosit în zona Mediteranei între 26 iunie și 3 iulie 1943.

Cele cinci grupuri planificate să participe la raid au fost: Grupul 44 Bombardament *The Flying Eight Balls* (Escadrilele 66, 67, 68 și 506), cu 37 de avioane, comandat de colonelul Leon W. Johnson; Grupul 93 Bombardament *Ted's Travelling Circus* (Escadrilele 328, 329, 330 și 409), cu 37 de aparate, comandat de locotenent-colonelul Addison E. Baker; Grupul 98 Bombardament *Pyramidiers* (Esca-

---

<sup>1</sup> *The Army Air Forces in World War II*, vol. II, Wesley Frank Craven & James Lea Cate (ed.), Office of Air Force History, Washington, D.C., 1983, p. 478.

drilele 343, 344, 345 și 415), cu 48 de avioane, comandat de colonelul John R. Kane; Grupul 376 Bombardament *Liberandos* (Escadrilele 512, 513, 514 și 515), cu 28 de aparate, comandat de colonelul Keith K. Compton; Grupul 389 Bombardament *The Sky Scorpions* (Escadrilele 564, 565, 566 și 567), cu 29 de avioane, comandat de colonelul Jack W. Wood. Dintre ele, doar Grupurile 376 și 98 aparțineau Armatei 9 Aeriene și acționau de pe aerodromuri din Palestina și Delta Nilului. Grupurile 44, 93 și 389 erau alocate Armatei 8 Aeriene, cu baza în Anglia și fuseseră trimise în Africa special pentru această misiune. Grupul 389 Bombardament fusese recent înființat în SUA, însă, după sosirea în Anglia, a primit ordin să se deplaseze în Africa de Nord, iar echipajele nu primiseră încă botezul focului<sup>1</sup>.

Toate cele cinci grupuri primiseră versiunea „D” a bombardierului B-24 *Liberator*, care era echipat cu patru motoare Pratt & Whitney de 1 200 CP, având caracteristici superioare față de celălalt bombardier strategic al SUA, B-17 *Flying Fortress*, pe care-l depășea în viteză – 467 km/h, rază de acțiune și încărcătură utilă – 3 628 kg. S-au construit 2 738 de aparate din această versiune – prima aptă de luptă –, începând cu mai 1942, producția fiind asigurată de uzinele „Consolidated” și „Douglas” din San Diego, Fort Worth și Tulsa. Datorită caracteristicilor sale, bombardierul B-24 *Liberator* a devenit avionul american cu cele mai multe unități construite – peste 19 000 –, fiind prezent pe toate teatrele de luptă ale celui de-al Doilea Război Mondial.

Cele cinci grupuri de bombardament strategic au fost reunite pe aerodromurile din Libia aflate în apropiere de Benghazi, unde echipajele au participat la susținerea inva-

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 55.

ziei Aliților în Sicilia care a durat până la mijlocul lunii iulie 1943, când au și început antrenamentele pentru raidul asupra Ploieștiului.

Pentru operația de bombardament împotriva câmpurilor petrolifere românești, generalul Lewis H. Brereton a încredințat comanda generalului de brigadă Uzal G. Ent, șeful Comandamentului Aviației de Bombardament de la Benghazi. Pentru îndeplinirea misiunii, inițial s-au alocat 156 de avioane cvadrimotoare B-24, pentru ca numărul lor să se ridice, în ziua misiunii, la 179<sup>1</sup>.

Responsabilitatea raidului i-a revenit Armatei 9 Aeriene, care își avea bazele în jurul orașului Benghazi (Libia). Situația personalului navigant și tehnic staționat pe aerodromurile din deșert era cu totul alta decât a aviatorilor americani din bazele din Marea Britanie. Benghazi fusese cucerit și pierdut pe rând de germani și Aliți, până la înfrângerea „Afrika Korps”. În urma lor rămăsese un cimitir de vehicule, tancuri, avioane. În mijlocul acestui peisaj dezolant, bântuit de furtuni de nisip, trăiau mii de aviatori și tehnicieni americani. Cum apa era adusă de la 40 km, era drămuțată cu grijă, fiecare militar primind o jumătate de litru pe zi. Neavând apă suficientă nici pentru băut, majoritatea aviatorilor americani umblau nespălați și nebarbieriți, cu uniforme murdare și ponosite. Dizenteria și tifosul își făcuseră apariția pe aerodromurile din jurul orașului Benghazi, punând mari probleme unui personal medical redus ca număr. Comandantul bazei, colonelul Keith Compton, era specializat în războiul din deșert. Mâna lui dreaptă era locotenent-colonelul Ulysses Nero, care avea grijă de întreținerea avioanelor, păstrându-le în stare de zbor și de luptă, sarcini pe care le îndeplinea la timp, dar

---

<sup>1</sup> Robert L. Wolf, *Low Level Mission. The Story of the Ploesti Raids*, Doubleday & Co., Inc., Garden City, New York, 1957, p. 61.

cu mari sacrificii. Nisipul fin, care se strecura peste tot, uza repede motoarele și instalațiile cu care erau dotate bombardierele B-24.

Antrenamentul a fost bine coordonat, pregătirile au inclus exersarea zborului la joasă înălțime, prin executarea de raiduri reale la altitudine minimă împotriva unor ținte inamice în timpul invaziei Siciliei. Astfel, în scopul instruirii și pentru întărirea forțelor aeriene, pe durata campaniei din Sicilia, echipajele unde au executat, între 2 și 19 iulie 1943, 118 ieșiri avion împotriva a 17 ținte diferite<sup>1</sup>. Aceste zboruri au fost eficiente și au sporit încrederea strategilor că misiunea asupra Ploieștiului se putea derula așa cum fusese planificată.

Cu două săptămâni mai devreme, cele cinci grupuri de bombardament au început să exerseze raiduri la joasă altitudine în deșertul libian. La sud de Benghazi, o unitate de geniu asamblase machete la scară ale rafinăriilor. Un rol important în realizarea acestora l-a avut maiorul Gerald K. Geerlings, care se documentase la Biblioteca Amiralității din Londra și British Museum, unde erau depozitate numeroase cărți poștale și fotografii cu imagini ale Ploieștiului și Câmpinei. El a studiat cu atenție jurnalele de însemnări și amintirile unor militari americani și britanici care lucraseră la schelele și rafinăriile românești de pe Valea Prahovei<sup>2</sup>. Construcția care imita Ploieștiul s-a dovedit a fi un ajutor prețios pentru instruirea echipajelor,

<sup>1</sup> Șerban-Liviu Pavelescu, *Petrolul românesc de la intenții la fapte în strategia de război a Aliatilor. Prima mare lovitură aeriană asupra zonei petroliifere românești – 1 august 1943* în „Studii de politică de apărare, teorie, doctrină, artă și istorie militară”, Anuar al Institutului de Studii Operativ-Strategice și Istorie Militară, Editura „Vasile Cârlova”, București, 1996, p. 148.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 75.



care au efectuat mai multe zboruri de antrenament, iar încrederea lor în reușita misiunii a crescut.

Se pare că la executarea machetei Ploieștiului s-au folosit și fotografiile realizate în perioada decembrie 1939–ianuarie 1940 de spioana Margaret Bourke-White, fotoreporter al revistei „Life”, acreditată pe lângă *US Army Air Force*. Aceasta, împreună cu Walter Graebner, reporter al revistei „Time”, au venit în România, unde au solicitat Subsecretariatului de Stat pentru Presă și Informații, în speță lui Eugen Titeanu, autorizațiile necesare pentru a realiza fotoreportaje despre o sumă de obiective care aveau un caracter secret. Era vorba despre fortificațiile din Basarabia, paralele cu Nistrul, despre câmpurile petrolifere de pe Valea Prahovei și rafinăria de la Brazi, despre uzina IAR din Brașov și terminalele petrolifere de la Constanța.

Întrucât „fotoreporterii” cereau să fotografieze obiective strategice, era necesară aprobarea Ministerului Apărării Naționale, obținută fără probleme. Contra unui set de portrete fotografice artistice ale generalului Florea Țenescu, șeful Marelui Stat Major, s-a aranjat totul, în numai câteva zile. Spionii au luat zeci de imagini din uzina IAR-Brașov, fotografiind și terenurile petrolifere din Prahova, precum și moderna Rafinărie „Creditul Minier” de la Brazi, despre care se înțelege că reprezenta un interes prioritar pentru Margaret Bourke-White. În ziua de 18 ianuarie 1940, cei doi spioni au fotografiat la Constanța portul și terminalele Apoi au plecat cu vaporul la Istanbul.

La plecarea din țară, celor doi „fotoreporterii” le-au fost reținute toate clișeele pentru verificare, dar Margaret Bourke-White n-a fost percheziționată, așa că mai multe clișee au fost scoase din țară; alte 30 de filme au fost trimise de agenții americani care își desfășurau activitatea în România la Consulatul SUA de la Istanbul. Răul fusese fă-

cut, existând probe indubitabile că fotografiile în discuție au ajuns acolo unde fuseseră programate să ajungă<sup>1</sup>.

În timpul bombardamentului american de la 1 august 1943, efectuat asupra Câmpinei și Ploieștilor, echipajele de pe bombardierele B-24 au ținut cu precădere Rafinăria „Creditul Minier” de la Brazi, fotografiată de Margaret Bourke-White. Fotografiile realizate de aceasta cu aprobarea Ministerului Apărării Naționale al României au fost folosite de aviațiile SUA și Armatei Roșii și pentru bombardarea uzinei IAR-Brașov, a portului și terminalului petrolifer de la Constanța.

Pentru reușita raidului american asupra Ploieștiului și a câmpurilor petrolifere de pe Valea Prahovei au fost pregătite schițe distorsionate oblic ale țințelor, pentru ca aviatorii să știe exact cum le vor apărea pe ultimul traiect dinaintea atacului. A fost realizat chiar un film cu atacuri simulate împotriva machetei, din diverse unghiuri de abordare.

Generalul Uzal G. Ent n-a ezitat să-și prezinte temerile generalului Brereton în legătură cu raidul la joasă înălțime. A fost la un pas să piardă comanda misiunii atunci când a întocmit un raport în care își exprima scepticismul privind reușita bombardamentului asupra Ploieștiului. Când a devenit însă foarte clar faptul că generalul Brereton nu se va răzgândi în privința zborului la joasă altitudine, Ent a susținut raidul, înțelegând că opoziția sa făcea mai mult rău decât bine. Au fost și alți nemulțumiți. Astfel, colonelul John R. *Killer Kane*, comandantul Grupului 98 Bombardament *Pyramidiere*, s-a opus planului inițial. Considera că acesta era periculos pentru echipajele de sub comanda sa și nu numai.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 9-11.

<sup>2</sup> J. Stout, *op. cit.*, p. 57.

Colonelul John R. Kane, care luptase în Africa de Nord, se temea că misiunea la joasă altitudine va decima grupul său de bombardament. Nemulțumirea lui față de planul inițial era binecunoscută și nu s-a diminuat în timp. Aceste nemulțumiri n-au fost izolate, ci planul întreg a fost criticat de aviatorii experimentați. Una din principalele neliniști era raza de acțiune. Traseul fusese fixat de la Benghazi, peste Marea Mediterană, până la nord de insula Corfu, aflată în largul coastei vestice a Greciei, după care trecea peste părți din Albania, Iugoslavia și Bulgaria, înainte de a pătrunde în România. Drumul de întoarcere urma același traseu: Ploiești – lacul Potelu – Berkovița – Corfu – Benghazi. Pe hartă, ruta dus-întors măsura aproape 3 900 de kilometri, în funcție de ținta specifică a fiecărui grup, iar itinerarul nu reprezenta o linie dreaptă.<sup>1</sup>

În alegerea itinerarului, atât la ducere cât și la întoarcere, s-a ținut seama ca formația de bombardiere să treacă peste o zonă cât mai pasivă din punct de vedere al apărării antiaeriene. „*Drumul ales pentru misiune a satisfăcut în mare parte acest deziderat, fiind făcut în cea mai mare parte peste mare, Peninsula Balcanică, Iugoslavia – țară amică. Terenurile aviației de vânătoare germane erau în Grecia și o intervenție a acestei aviații era greu de prevăzut. Trebuia să se creeze incertitudine în ce privește obiectivul urmărit pentru bombardament. Trecând peste insula Corfu, mai curând se credea că formația s-ar îndrepta spre Viena sau Budapesta, decât spre regiunea petroliferă românească. Urma să producă o surprindere la obiectiv, atacându-l de la vest la est și nu de la sud la nord cum era de așteptat. De altfel, dat fiind că munții Carpați, în cazul bombardamentului la joasă înălțime de la sud la nord ar constitui un obstacol pentru formațiunile atacatoare, logic este ca obiectivul să fie atacat de la vest spre est*

<sup>1</sup> *Ibidem.*

*sau de la est spre vest. Atacul de la vest spre est impunea trecerea în zbor a formațiunilor peste orașul Pitești...*", se arăta într-un document al Secției a II-a din M.St.M. român întocmit imediat după raid<sup>1</sup>.

La înapoiere, echipajele americane urmau să ia ca zonă de adunare verticala lacului Potelu, de unde, prin Berkovița să se îndrepte spre bază pe același traseu pe care au venit. S-a prevăzut zona de adunare deasupra lacului Potelu pentru că traiectul urmat era ușor de recunoscut, fiind în afara zonei de intervenție a aviației de vânătoare și a artileriei AA. Ceea ce nu știau planificatorii misiunii era că în Epir, în nordul Greciei, se aflau stații de radar germane care au anunțat imediat Centrul de Comandă al apărării antiaeriene româno-germane de la Otopeni, atunci când formația de bombardiere B-24 a survolat Grecia.

Cu excepția misiunii „Halpro”, un raid la o asemenea distanță era fără precedent. Participarea a cinci grupuri de bombardament imounea precauții suplimentare, având în vedere că unele din avioanele care luaseră la misiunea din 12 iunie 1942 rămăseseră fără combustibil. Se mai ridica o problemă serioasă: spre deosebire de raidul amintit, cel din 1 august 1943 urma să se desfășoare în formație, iar acest tip de zbor necesita manipularea constantă a manetei de gaze, manevră care creștea mult consumul de combustibil și contribuia la uzura motoarelor.

Pentru a domoli spiritele neîncrezătorilor în reușita raidului, planificatorii au executat un zbor-test pe o rută de 3 900 km. Criticii au atras atenția că zborul nu se desfășurase în aceleași condiții care aveau să existe în timpul desfășurării misiunii propriu-zise. Se punea problema firească dacă motoarele Pratt & Whitney R-1830 Twin

<sup>1</sup> A.M.R., Fond M.St.M. – Secția a II-a, dosar 1227, f. 15.

Wasp, cu turbocompresor de 1 200 CP fiecare, rezistau din punct de vedere mecanic. Cea mai importantă modificare s-a adus prin montarea de rezervoare suplimentare tip „Tokyo tanks”, de 960 litri, dispuse în partea anterioară a calei bombelor. Din proiectare, aceste rezervoare erau largabile după consumarea combustibilului, însă varietatea de suporturi și conducte de combustibil a făcut ca rezervoarele să nu fie largate, rămânând în suporturile lor de-a lungul misiunii, ceea ce reprezenta un balast în plus și un pericol pentru echipaje în cazul în care ar fi fost lovite de tirul inamic.

Chiar dacă avionul putea transporta suficient combustibil, exista îngrijorarea că motoarele vor suferi probleme legate de ungere. Nisipul din deșert se infiltra peste tot în motoare, arme, parbrize, haine etc. Din acest motiv, consumul de ulei era mai ridicat decât cel normal și schimbarea motoarelor se făcea după 50-60 ore de zbor, în loc de 250-300 ore, cum se obișnuia în mod normal. Pentru a asigura succesul misiunii, s-au primit 150 de motoare noi.

Inițial, în preajma orașului Benghazi, până la venirea americanilor, se găseau două aerodromuri: unul la Terria, consolidat de către geniștii germani, celălalt la Benina, tăiat în pustiu de militarii englezi. Pentru a face față numărului mare de bombardiere din Armata 9 Aeriană transferată aici, a fost nevoie să se construiască încă două terenuri de zbor: unul la Lete, celălalt la Berka 2.

Pe aerodromul Lete se afla Grupul 98 Bombardament de sub comanda colonelului John Riley Kane. Un inconvenient făcuse dificilă construirea aerodromului la Lete: fâșia de pământ dintre pustiu și mare era înțesată de materialul de război distrus și abandonat de armatele ce se confruntaseră în nordul Africii. Pentru a face loc pistei, colonelul Kane, un texan în vârstă de 37 de ani, a ordonat

să se degajeze terenul, strângând toate resturile metalice și înălțând din ele o piramidă. Se pare că de aici s-a și tras numele grupului, *The Pyramidiers*<sup>1</sup>.

Colonelul John R. Kane bombardase în repetate rânduri orașul Tobruk, portul și convoaiele italiene de aprovizionare cu materiale de război pentru trupele „Afrika Korps”, iar după înfrângerea acestora a bombardat trupele germane din Sicilia și din sudul Italiei. Din această perioadă i s-a tras și porecla de *Killer* („Ucigașul”), dată de crainicii postului de radio „Vocea Germaniei”, care emitea în limba engleză pe spațiul Orientului Apropiat<sup>2</sup>.

La bază aeriană Berka 2, aflată nu departe de Benghazi, erau cantonați aviatorii Grupului 376 *Liberandos*, al cărui nucleu inițial fusese faimosul Detașament „Halpro”, care cu un an înainte întreprinsese primul raid american asupra Ploieștiului. Comandantul grupului era, din februarie 1943, colonelul Keith K. Compton, zis *Keke*, un ofițer în vârstă de 27 de ani. Se comporta firesc în relațiile cu subordonații spre deosebire de camaradul său, *Killer Kane*, care era cunoscut pentru duritatea sa<sup>3</sup>.

Pe celelalte trei baze din jurul orașului Benghazi – Terria, Berka 4, Benina Main – staționau aviatorii din Grupul 93 *Ted's Travelling Circus* (comandat de locotenent-colonelul Addison E. Baker), novicii Grupului 389 *The Sky Scorpions* (comandat de colonelul Jack W. Wood) și cei din Grupului 44 *The Flying Eight Balls* (comandat de colonelul Leon W. Johnson).

Din 20 iulie 1943 echipajele celor cinci grupuri de aviație au trecut la executarea unor zboruri zilnice de acomodare la joasă altitudine, în ordinea în care urmau să atace.

<sup>1</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 79.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 80.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 80-81.

„Ne pregăteam pentru o misiune de sacrificiu, fiind nominalizate avioanele care urmau să intre în rețeaua de baloane (captive - n.n.), creându-se culoare libere pentru trecerea celorlalte avioane...”<sup>1</sup>, declara locotenentul Theodore Helin, pilot pe *Liberatorul Boiler Maker II* (nr. 41-23782), care avea să fie luat prizonier la Ploiești.

Antrenamentul deasupra deșertului saharian a fost condus de colonelul Ted Timberlake și s-a desfășurat după planul de atac aprobat. S-au executat zboruri la 150 m altitudine, apoi, progresiv, s-a ajuns la 90 m. Au fost efectuate 12 misiuni de atac simultan pe țintele construite în deșert, lângă Soluch, iar rezultatele erau încurajatoare.

Cu toată lipsa de confort din cauza căldurii excesive, a prafului și a cantității mici de apă pe care o primea fiecare aviator sau tehnician, echipajele și-au continuat pregătirea cu multă responsabilitate, cu toate că deșerturile plate ale Libiei nu semănau deloc cu terenul deluros și împădurit al României. În această privință, planificatorii raidului n-au putut face mare lucru. „Ne antrenam în formații la joasă altitudine – nota căpitanul Philip Ardery din Grupul 389 –, până când aproape amețeam văzând cum zburăm la o înălțime de 500 de picioare (152 m – n.n.). Era ceva obișnuit să vezi o patrulă de trei avioane sau o escadrilă de șase Liburi (avioane B-24 Liberator – n.n.) de mari dimensiuni zburând deasupra pustiului fără denivelări, la 400-500 de picioare de sol. Am văzut patrule de trei avioane apropiindu-se așa de mult de terenul de instrucție încât erau gata să smulgă și să răstoarne un avion parcat. Corturile arabilor erau dărâmate, fapt pe care unii îl considerau motiv de distracție. Două din avioanele care se antrenau pentru această misiune au atins pământul și au urcat din nou în aer. Ele nu au mai luat parte la raid din cauza deformării

<sup>1</sup> Arhiva S.M.F.A., fond C.A.A.T., 03/1, dosar 17, vol. I, f. 66.

*pereților etanși și a altor avarii provocate de coliziune, dar au revenit la bază în condiții normale... Încercam să exersăm cât mai mult și bine astfel să asigurăm un interval, în secunde, cât mai aproape posibil între bombardamentul executat de prima patrulă și patrulele următoare...”<sup>1</sup>. După mai multe zile de antrenamente asupra țințelor din deșert, echipajele au izbutit să-și perfecționeze tehnica de bombardament la joasă înălțime. Philip Ardery povestește: „Am muncit din greu pentru a ne perfecționa tehnica lansării bombelor. Și, cu patru sau cinci zile înainte de ziua cea mare, ofițerii au fost convocați. Ni s-a spus în mod oficial pentru prima dată că vom executa un raid lung, la joasă altitudine, asupra instalațiilor petroliere din România și ni s-a dat de înțeles că acest raid era considerat de cea mai mare importanță strategică pentru evoluția ulterioară a războiului... Dacă am fi reușit, am fi paralizat producția de petrol a Germaniei în așa fel încât să determine o restructurare generală a planului de război nazist...”<sup>2</sup>*

Colonelul Ted Timberlake a considerat că trebuiau făcute câteva teste hotărâtoare prin trimiterea unei escadrile selecționate din Grupul 389 în adâncul deșertului, la o distanță egală cu aceea dintre Benghazi și Ploiești. Au urmat alte două repetiții generale, cu decolarea la ora 4,00 dimineața. Adunarea formației trebuia realizată deasupra orașului Benghazi, după care tot grupul avea să atace țințele din falsul Ploiești. S-a simulat și o posibilă ripostă a artileriei antiaeriene la apariția bombardierelor în zbor razant. Toate bateriile AA englezești concentrate în jurul portului și orașului Benghazi au fost puse în stare de alarmă. Totuși, elementul-surpriză și-a spus cuvântul, servanții bateriilor „inamice” n-au apucat să deschidă focul, în timp

<sup>1</sup> Philip Ardery, *Bomber pilot. A memoir of WWII*, The University Press of Kentucky, Lexington, 1978, p. 96 -97.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 98-99.



ce o mie șapte sute de mitraliere de la bordurile bombardierelor B-24 îi „decimau” pur și simplu pe tunarii „inamici”. Raidul a durat peste zece ore, echipajele și-au lansat bombele de exercițiu, nimerind în plin țintele atribuite. Se demonstrat astfel că atacul la joasă altitudine în formații compacte și în valuri era realizabil.

Cu toate lamentările unor aviatori – și nu erau puțini –, misiunea avea să fie executată la joasă altitudine, așa cum o planificase colonel Smart. Avioanele celor cinci grupuri de bombardament urmau să se reunească deasupra aerodromului Benghazi și să decoleze, îndreptându-se spre nord, în ordinea următoare: Grupul 376 Bombardament avea să conducă formația aeriană, cu generalul Breton în avionul conducător, pilotat de colonelul Keith K. Compton, comandantul grupului. Totuși, cu câteva ore înainte de plecarea în raid, generalul Arnold îi va interzice generalului Brereton, precum și colonelului Smart să participe la misiune, din motive de securitate, întrucât amândoi cunoșteau multe secrete. Urmău, în ordine, Grupul 93 și Grupul 98 Bombardament. Inițial, s-a hotărât ca generalul Uzal Ent să zboare la bordul avionului *Hail Columbia* (nr. 41-11825), pilotat de colonelul Kane, urmând ca acesta să observe derularea misiunii. Generalul Ent și colonelul Kane aveau să fie urmași de Grupul 44 Bombardament, comandat de colonelul Leon Johnson. Grupul 389 Bombardament, comandat de colonelul Jack Wood, încheia formația. Acest plan va fi schimbat din motive de securitate cu câteva ore înainte de plecarea în misiune, generalul Ent urcând la bordul bombardierului *Teggie Ann* (nr. 42-40664), pilotat de colonelul Compton, care va comanda formația aeriană spre obiectiv.

În funcție de importanța și de numărul instalațiilor-cheie, cele cinci grupuri de bombardiere care urmau să ia

parte la raid au fost repartizate în șapte formații de atac și de lovire, câte una pentru fiecare țintă. Astfel, Grupului 376 *Liberandos* îi revenea „Ținta albă I”, pentru a distruge uriașa Rafinărie „Româno-Americană”. „Ținta albă II” – Rafinăria „Concordia Vega” – îi revenea Grupului 93 *Ted's Travelling Circus*, care urma să atace acest obiectiv cu prima secțiune, formată din două valuri a câte 12 avioane, conduse de către locotenent-colonelul Addison Baker de la bordul avionului *Hell's Wench* (nr. 42-40994). Tot *Circului Ambulant* îi revenea și „Ținta albă III” – Rafinăriile „Standard Petrol” și „Unirea-Speranța”. Asupra acestei ținte era trimisă a doua secțiune a Grupului 93, formată din 13 bombardiere conduse de maiorul Ramsey Potts, de la bordul *Liberatorului Duchess* (nr. 41-24147).

Grupul 98 *Pyramidiars* al colonelului Kane, care participa la misiune cu cele mai multe avioane (48), trebuia să lovească Rafinăriile „Astra Română” și „Phoenix-Orion” (desemnate ca fiind „Ținta albă IV”). Distrugerea Rafinăriei „Columbia-Aquila” („Ținta albă V”) revenea primei secțiuni a Grupul 44 *The Flying Eight Balls*, comandată de colonelul Leon Jonhson. Locotenent-colonelul James Posey, cu cea de-a doua secțiune a aceluiași grup, urma să se separe de formația principală, după punctul inițial, pentru a bombarda complexul „Creditul Minier” („Ținta albastră”) de la Brazi. Ultimul grup – 389 *The Sky Scorpions* –, aflat sub comanda colonelului Wood, avea să atace singur Rafinăria „Steaua Română” („Ținta roșie”) de la Câmpina<sup>1</sup>. Această țintă era considerată cea mai puțin riscantă, considerându-se că, la Câmpina, apărarea antiaeriană nu era la fel de puternică precum cea de la Ploiești<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 59-60.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 92.

Pentru distrugerea acestor ținte au fost alocate 311 tone de bombe explozive, 290 de cutii de bombe incendiare de tip englez și 140 de încărcături incendiare de tip american, astfel încât cantitatea de bombe destinată distrugerii obiectivului era cu 170 de tone mai mare decât necesarul calculat<sup>1</sup>.

Întrucât s-a optat pentru bombardamentul la joasă înălțime, bombardierele B-24 au fost dotate cu mecanisme simple de vizare în locul dispozitivelor de ochire „Norden”, fiind instalat la bordul fiecărui avion un vizor N.6 modificat tip A-20 Havoc, folosit pentru atacurile la joasă altitudine. Armamentul de bord în sine varia de la un model la altul, dar, în mod uzual, fiecare bombardier avea două mitraliere fixe de calibru 12,7 mm în botul avionului; două în turela din partea superioară a fuzelajului; două în așa-zisă turelă sferică, retractabilă, în partea ventrală a fuzelajului; două în turela de la coadă; și câte una pe flancuri, în pozițiile laterale<sup>2</sup>. Acest total de zece mitraliere a fost adesea mai mult decât suficient pentru a-i determina pe vânătorii inamici să șovăie sau să-și scurteze atacurile. Când bombardierele zburau în formație, focul defensiv era devastator. Mitralierele de bord erau de tipul Browning M-2, care trăgeau aproximativ 800 de gloanțe pe minut. Glonțul de calibru 12,7 mm era destul de greu și avea o rază de acțiune de 550 m. O salvă care lovea o țintă de mărimea unui avion de vânătoare era ucigătoare<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> USAF Historical Division, Archives Branch, *AAFRH-3: The Ploesti Mission of 1 August 1943*, I, 46 (vezi *Anexa nr. 12*).

<sup>2</sup> Pentru misiune, avionul B-24 D *Liberator* a fost modificat prin montarea suplimentară a două mitraliere de 0,5 inci în botul bombardierului, comandate electric de pilot, iar la un număr de bombardiere s-a blocat turela dorsală pentru tragere înainte, pentru a mări forța de foc. Toate avioanele B-24 D participante la raid aveau lipsă turelele ventrale.

<sup>3</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 46-47.

În ceea ce privește procedeele de atac și dozajul obiectivelor, pentru a avea un efect desăvârșit, specialiștii americani, în frunte cu colonelul Smart, au fixat ca procedeul de atac să fie următorul: „*Bombardament în dâră de la joasă înălțime – 82 m, cu intervalele dărei de 6,60 m. Prima bombă să atingă pământul cu 33 m înaintea obiectivului*”<sup>1</sup>.

Procedeul ales de americani avea următoarele avantaje: realiza un maximum de precizie, bombele plasate cu 33 m înaintea obiectivului îl loveau prin ricoșeu, făcând inutilizabilă o eventuală placă de beton ce proteja rafinăria sau rezervoarele, scăpând astfel de tirul artileriei antiaeriene de mare calibru (viteză unghiulară mare) și de riposta aviației de vânătoare. S-a fixat viteza avioanelor la 324 km/oră pe timpul bombardamentului, direcția atacului în legătură cu situația terenului fiind de 143 grade<sup>2</sup>.

Pentru o mai ușoară identificare a obiectivelor date în parte fiecărui echipaj, ele au fost numerotate, personalul fiecărui avion primind fotografiile țintei de bombardat și o hartă a Ploieștiului. Dozajul cu bombe a fost calculat mult mai larg decât necesarul, astfel ca obiectivul să fie sigur că va fi distrus. Astfel, pentru clădirea boilerului rafinăriei de la Câmpina, Grupul 389 Bombardament ataca cu 30 de avioane cu un total de 45 bombe a 450 kg fiecare, 90 de bombe de 225 kg, adică 40,5 tone bombe explozive și 13,5 tone bombe incendiare<sup>3</sup>.

Prin procedeul de atac adoptat și prin dozajul de bombe, americanii au realizat „masa” pentru fiecare obiectiv în parte. La interogatoriu, unii ofițeri aviatori luați prizonieri de autoritățile române au declarat: „*Obiectivele de bombardat au fost precizate pentru fiecare avion (stație de pompare, instala-*

<sup>1</sup> Arhiva S.M.F.A. fond C.A.A.T., 03/1, dosar 17, vol. 1, f. 75.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> *Ibidem*, f. 76.

ție de cracare, rezervoare) și cum ele erau de dimensiuni mici pe fotografii (pinpoints – vârfuri de ac), nu puteau fi atinse decât de la mică înălțime, cu toate riscurile pe care știam că le comportă acest procedeu”<sup>1</sup>.

Focoasele întrebuintate au fost cu mare întârziere pentru primele valuri, pentru ca avioanele care urmau să nu fie atinse de bombele lansate de cele de dinainte. Ultimele avioane aveau bombe cu focoase cu o întârziere de 45 de secunde, necesar trecerii lor de zona periculoasă (avionul parcurgea patru kilometri pentru o viteză de bombardament de 324 km/oră). Pentru execuția bombardamentului au fost întocmite și tabele de trageri, care să dea unghi de bombardament în raport cu distanță de obiectiv la care trebuia lansată bomba.

Pentru navigația aeriană, urma să se folosească harta cerului („astronomică”) pe mare și „observată” (la vedere) pe uscat, pentru ca ambele sisteme să reducă total întrebuintarea aparatelor de radio, întrucât orice convorbire putea fi interceptată de stațiile de ascultare germane. De altfel, ordinul de operații al Grupului 389 Bombardament prevedea: „*Tăcere radiofonică absolută. Țineți transmiiătorul închis până ajungeți la obiectiv.*”<sup>2</sup>

Pe lângă detaliile tehnice, pentru reușita raidului, s-a pus un accent deosebit și pe pregătirea morală și psihică a echipajelor care urmau să participe la misiune. Astfel, celor care aveau să participe la misiune li s-au întărit convingerea că Statele Unite vor câștiga războiul și că sunt cei mai experimentați, folosind cel mai bun echipament. Piloții au fost avertizați că misiunea era extrem de primejdioasă.

<sup>1</sup> *Ibidem*.

<sup>2</sup> A.N.I.C., fond Președinția Consiliului de Miniștri – Cabinet Militar (în continuare se va cita: fond P.C.M.-Cab Mil.), dosar 393/1943, f. 7.

să, însuși generalul Brereton afirmând că „*chiar dacă vom pierde tot ce trimitem dar ținta este atinsă, ea va merita acesta*”<sup>1</sup>. Au fost în prealabil pregătiți pentru eventualitatea căderii în prizonierat.

Echipajele au fost astfel instruite încât să păstreze secretul militar în cazul în care ar fi căzut capturate. Acest lucru s-a demonstrat cu ocazia interogatoriilor prizonierilor aviatori americani, în zilele care au urmat raidului. Ei nu și-au spus decât numele, vârsta și numărul matricol. La întrebările de ordin tehnic sau tactic, aproape toți au răspuns invariabil: „*N-aș putea spune*”<sup>2</sup>.

Comandanții americani au încercat să mențină un moral bun echipajelor, luându-se toate măsurile pentru ca personalul navigant participant la misiune, în cazul în care cădea în prizonierat, să poată evada și să ajungă într-o țară neutră sau în Iugoslavia, care era aliată a SUA. În acest scop, fiecare membru din echipajele americane a primit o hartă pe mătase cauciucată cu Turcia, Grecia, Bulgaria și România, hartă care se putea ascunde ușor și care rezista intemperiilor. Fiecare participant a mai primit o mică busolă, un mini-fierăstrău pentru tăiat grațiile, mici dicționare cu fraze curente ale limbilor vorbite în Balcani și în România, note asupra țării noastre, pentru a se cunoaște obiceiurile și caracterul poporului român. De asemenea, fiecare aviator a primit 10 dolari, o monedă de aur englezescă, 30 de plăști egipteni, 500 de lei românești și o liră sterlină. Toate avioanele aveau la bord truse sanitare de prim-ajutor<sup>3</sup>.

Pentru cazul în care ar ateriza forțat pe teritoriul României sau ar fi doborâți de apărarea antiaeriană, aviatorii

<sup>1</sup> Robert L. Wolf, *op. cit.*, p. 61.

<sup>2</sup> Arhiva S. M.F. A., Fond C.A.A.T., 03/1, dosar 17, vol. I, f. 69.

<sup>3</sup> A.N.I.C., fond P.C.M – Cab. Mil., dosar 393/1943, f. 8.

americani au primit și documente care, căzute în mâinile autorităților române, să le facă să se simtă flatate de aprecierile ce se aduceau poporului nostru. Astfel, în broșura intitulată „*Note asupra României*”, se prezentau în câteva fraze unele date despre poporul român, despre felul său de a fi și moralitatea lui. Pentru exemplificare, prezentăm un fragment din acest text: „...*Poporul român este de origine latină și este descendent al vechilor romani; limba lui este de origine latină, deci oricine știe spaniola sau italiana își va da seama imediat că poate înțelege limba română... Românii sunt cinstiți, prietenoși – în special țăranii –, buni și ospitalieri cu străinii; urăsc pe ruși și iubesc pe francezi, englezi și americani; ei urăsc de moarte pe germani care le-au ocupat țara în războiul trecut ca inamici și i-au tratat așa cum numai germanii pot trata o țară cucerită... În general, țăranii din sudul și estul munților vorbesc numai românește; în nordul și în vestul munților, mulți cunosc germana, ungara sau sârba... Nu este recomandat în situația aceasta să încercați să treceți principalul șir al munților Carpați, deoarece de ambele părți ale frontierei există mari concentrări de trupe românești și ungurești; peste munți sunt zeci de mii de sași, care sunt chiar mai răi decât hunii de germani; acești sași locuiesc în orașe, sate și la ferme... Românii sunt un popor cu mare demnitate națională...”<sup>1</sup>*

Printre altele, documentul menționa că băutura națională a românilor este țuica, un lichid incolor, care se oferea oaspeților. „*Fiiți atenți cu țuică – se nota în broșură –, este foarte tare și nu este recomandabil să vă îmbătați și să faceți scandal.*” În aceleași note, o băătură similară, dar mult mai tare, era considerat rachiul de drojdie (drojdia). „*Există, de asemenea mult vin, în special la poalele dealurilor și pe câmpiile din regiunea Ploiești; se poate întâmpla ca vinul să fie destul de*

<sup>1</sup> *Ibidem*, f. 9.

tare și de aceea este preferabil să-l beți diluat cu sifon, o băutură foarte răcoritoare”<sup>1</sup>.

Fiecare aviator, indiferent de grad, a primit un mic dicționar cu un text imprimat într-o limbă română aproximativă și un număr redus de echivalențe ale unor termeni și expresii americane sau englezești. Textul era următorul: „Către prietenu Natiunilor unite: Purtatorul acestei scrisori este în serviciul Aviației militare Engleze (Americane). Pentru te bine cu el, apara-l de cei care îi doresc raul, dai de mancare și de baut, ajuta-l ca sa se inapoieze la cel mai apropiat post unde se afla trupe Engleze (Americane) si vei primi o recompensa.”<sup>2</sup>

Iar cuvintele și expresiile americane echivalente în românește – *useful words and sentences* – erau următoarele: Bună ziua; bună seara; apă; mâncare; pâine; ajutor; vreau să merg la nemți, italieni; inamic; prieten; câți kilometri sunt până la...<sup>3</sup>. Cei mai mulți au căzut prizonieri în apropiere de localități rurale și nimeni nu a avut timp să le citească mesajul de pe cartoanele în discuție. Unii dintre aviatori au fost omeniți cu ceea ce aveau localnicii înainte să rostească vreun „*useful word*”. Și nici nu s-au găsit români care să se gândească la vreo recompensă.

Sâmbătă, 31 iulie 1943, cu o zi înaintea atacului, generalul Gerstenberg s-a decis să-și ia o mică vacanță și să plece la Timiș. Tot în vacanță era și colonelul Bauer, responsabil cu artileria antiaeriană a Ploieștiului. Mareșalul Ion Antonescu și o parte din anturajul său au evitat canicula Bucureștiului refugiindu-se la Snagov, unde regele Mihai era deja pe iahtul său. Iar la Ploiești era în mare toi târgul de vară ținut prin tradiție la acea dată.

<sup>1</sup> *Ibidem*, f. 39.

<sup>2</sup> *Ibidem*, f. 44.

<sup>3</sup> *Ibidem*.



Atacul aerian a fost planificat într-o zi nelucrătoare, între orele 13,00 și 16,00, când lucrătorii din rafinăriile de petrol nu mai erau în fabrici. Se avea în vedere că, începând cu acea zi, codul german de convorbiri radio, care fusese descifrat de Aliați, urma să fie schimbat. Fiind duminică, americanii scontau pe realizarea unei surprinderi totale, cât și pe producerea unui număr cât mai mic de victime din rândul populației civile din preajma rafinăriilor și al lucrătorilor de la instalațiile petroliere<sup>1</sup>. În parte, această opțiune și-a atins scopul. Astfel, Raportul informativ nr. 657/1943 al Flotei 2 Vânătoare confirmă faptul că populația civilă din zona Ploiești i-a privit cu simpatie pe aviatorii americani care au bombardat în principal numai obiective militare, și nu casele oamenilor.

La Benghazi, pregătirile pentru plecarea escadrei aeriene în misiune s-au terminat în ziua de 31 iulie 1943, la ora 17,00. Generalul Brereton i-a convocat pe toți comandanții și le-a ținut un discurs încurajator, în care și-a exprimat încrederea absolută în oamenii săi și în reușita misiunii. Și-a încheiat cuvântarea, spunând: „*Mâine, când veți pătrunde în țara aceea captivă, veți răscoli inimile locuitorilor săi. Veți ataca în zbor razant rafinăriile de petrol, dar nu și casele, astfel că o întreagă națiune va fi adânc impresionată de puterea voastră... Ar trebui să vă considerați norocoși că participați la această misiune!*” Aviatorii au fost însuflețiți de discurs, totuși efectul optimist a părut efemer; au apărut zvonuri conform cărora pierderile anticipate se ridicau la peste 50%. Colonelul K. Kane, care credea în reușita atacului, a afirmat că rafinăriile vor fi distruse „*chiar dacă nu vor exista supraviețuitori dintre cei plecați în misiune*”<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> USAF Historical Division, Archives Branch, AAFRH-3: *The Ploesti Mission of 1 August 1943*, I. 56.

<sup>2</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 61.

A urmat frenezia elaborării scrisorilor, fiecare membru participant căutând să lase o scurtă însemnare familiei sau prietenilor, în cazul în care nu se mai întorcea din misiune. Fotograful aerian John Blundell, din Grupul 98, nota: „Ni se spusese că unii dintre noi nu ne vom mai întoarce, așa că am fost instruiți să scriem scrisori pentru acasă și să le lăsăm pe pat, alături de orice alte obiecte pe care am fi dorit să le trimitem familiei. Scrisorile și obiectele celor care nu mai reveneau din misiune aveau să fie expediate la adresele indicate. Compunerea scrisorilor a fost destul de sumbră și dificilă. Fiecare dintre noi simțea că el va fi acela care nu se va întoarce teafăr...” Între timp, Blundell a fost informat de comandantul grupului că nu va mai lua parte la misiune. Era deja târziu, își amintește acesta, „însă am văzut că mulți dintre prietenii mei nu se culcaseră la ora 22,00, așa că am trecut pe la ei. Când au aflat că nu mai plecăm în misiune, doi dintre ei mi-au dat scrisorile lor să le țin în eventualitatea în care nu mai reveneau... Niciunul dintre cei care mi-au dat scrisorile nu s-au mai întors. Mi-a fost greu să le strâng obiectele personale și să le trimit familiilor, dar am inclus câteva rânduri alături de scrisorile lor...”.<sup>1</sup>

Ultimele două mese servite echipajelor au avut intenția de a le ridica moralul. Cina de sâmbătă a fost un di-neu cu fripturi aduse special pe calea aerului tocmai de la Cairo pentru cei 1 753<sup>2</sup> (după alte surse 1 726 sau 1 763) de participanți la raid, lucru fără precedent în aviația SUA. Tot fără precedent a fost și micul-dejun servit în dimineața misiunii, constând din două ouă adevărate (nu praf de ouă, cum primiseră până atunci). În loc să le ridice moralul, mesele festive au avut un efect opus, accentuând

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 62.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *The Ploesti Raid: Through the Lens*, London, f.a., p. 100.

temerile celor care avea să participe la misiune<sup>1</sup>. Temerile lor erau împărtășite și de generalul Brereton, care în seara zilei de 31 iulie 1943 a notat în jurnalul său: „*Nu mai este nimic de făcut pentru ei, decât să spun o rugăciune*”.

## DECOLAREA SPRE INFERN

În ziua de 1 august 1943, la ora 4,00 dimineăta, s-a dat deșteptarea echipajelor care urmau să plece în raid. Căpitanul Philip Ardery din Grupul 389 *The Sky Scorpions* nota: „...Era încă întuneric când s-a pornit zgomotul specific tuturor alarmelor. Oamenii goneau în grupuri de la un cort la altul sunând din trompete: «Sculați, sculați băieți! A sosit ziua! Ieșiți din sacii de dormit...!» Îmi simțeam stomacul strâns și slăbit, probabil pentru că n-am mai avut când să-mi beau cafeaua. Am mâncat în grabă, apoi ne-am deplasat în sala de instruire. Ni s-a spus că vremea putea să fie puțin cam rea; dar oricum, trebuia să distrugem obiectivele raidului nostru. Nu ni s-a spus nimic de întoarcerea acasă... Am mers la avioane și am pornit motoarele. Prin țevile de eșapament ieșeau flăcări și nori de praf se slărneau în jurul elicelor noastre, când primele raze ale zorilor apăreau la orizontul deșertului...”<sup>2</sup>

Cele 179 de bombardierele trase la capătul pistelor erau pregătite să decoleze având la bordul lor 1 753 de oameni. Planificatorii raidului evaluaseră că pentru a obține rezultatele dorite erau necesare 154 de avioane<sup>3</sup> – așa cum prevedea Ordinul de operații nr. 58 primit pe 28 iulie 1943 – iar numărul aparatelor gata de decolare era mai

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 63.

<sup>2</sup> Philip Ardery, *op. cit.*, p. 101.

<sup>3</sup> USAF Historical Division, Archives Branch, *AAFRH-3: The Ploesti Mission of 1 August 1943*, f. 41.

mare cu peste 20. Cel mai dificil moment era decolarea. Fiecare *Liberator* avea la bord câte douăsprezece mii de litri de benzină și două tone de bombe, plus alte greutăți suplimentare reprezentând muniția pentru mitralierele de bord (4 500 de lovituri), batoanele incendiare, șorturile antiglonț etc. Unele echipaje își luaseră cu ele mâncare pentru o săptămână și fiecare kilogram în plus conta pentru siguranța avionului. Din cauza supraîncărcării, amortizoarele trenului de aterizaj al bombardierelor se striviseră complet existând riscul ca una din roți să cedeze și dezastrul să fie iminent.

De la Berka 2, baza Grupul 376 *Liberandos*, primul care a decolat a fost bombardierul *Teggie Ann* (nr. 42-40664), pilotat de col. Keith K. Compton și care îl avea la bord pe generalul de brigadă Uzal Ent – ofițerul cu cel mai înalt grad și cel care avea să conducă misiunea. Era ora 7,30. Imediat în urma lui și-a luat zborul *Chum V* (nr. 41-11630) pilotat de locotenentul Jerome P. Dufour, care a încadrat pe stânga „nava-amiral”, iar pe dreapta, bombardierul *Little Isadore* (nr. 42-40203), pilotat de locotenentul Charles W. Bley. Au urmat bombardierul *Wongo Wongo* (nr. 42-40563), pilotat de locotenentul Brian W. Flavelle, secondat de locotenentul John D. Palm la manșa lui *Brewery Wagon* (nr. 41-24924) și locotenentul Guy I. Iovine de pe *Desert Lilly* (nr. 41-24258)<sup>1</sup>.

Cea de-a doua secțiune a formației era condusă de maiorul Norman C. Appold, aflat la bordul bombardierul *G.I. Ginnie* (nr. 42-40657), urmat la stânga de *Georgia Peach* (nr. 41-24252), pilotat de locotenentul Lyle T. Ryan, iar la dreapta de *Per Diem II* (nr. 41-11935), la manșa căruia se găsea locotenentul Robert H. Storz. Ele erau urmate de celelalte avioane. Grupul 376 Bombardament participa la

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 61.

raid cu 28 de bombardiere, împărțite în două secțiuni - „A” și „B” -, care urmau să lovească „Ținta albă I” (Rafinăria „Româno-Americană”)¹.

Grupului 98 *Pyramidiers* a decolat de pe aerodromul de la Lete având în capul formației bombardierul *Hail Columbia* (nr. 41-11825) al colonelului John Kane. În urma lui, la un minut și jumătate și-au luat zborul, conform planului de atac, avioanele: *Rosie Wrecked 'Em* (nr. 41-11803), pilotat de locotenentul Herbert W. Arens, *Hadley's Harem* (nr. 41-24311), la manșa căruia se afla locotenentul Gilbert B. Hadley, și *Roady II* (nr. 41-23656) al locotenentului Allen B. Gaston. Grupul 98 trimitea în misiune 48 de avioane, împărțite în cinci secțiuni - „A”, „B”, „C”, „D” și „E” - care trebuiau să lovească punctele vitale ale „Țintei albe IV” (Rafinăria „Astra Română”).²

De pe aerodromul de la Terria și-au luat zborul bombardierele din Grupul 93 *Ted's Travelling Circus*, comandat de locotenent-colonelul Addison Baker. Cele 37 de *Liberatoare*, conform ordinului de operații, s-au împărțit două secțiuni: „B Force”, cu 24 de avioane, conduse de *Hell's Wench* (nr. 42-40994) - la bordul căruia se afla comandantul de grup - și care aveau misiunea să bombardeze Rafinăria „Concordia Vega” („Ținta albă II”), și „C Force”, cu 13 avioane, conduse de maiorul Ramsey D. Potts Jr., aflat la bordul bombardierului *Duchesse* (nr. 41-24147), care trebuiau să atace „Ținta albă III” (Rafinăriile „Standard Oil” și „Unirea-Speranța”)³.

De la Bennina a decolat Grupul 44 *The Flying Eight Balls*, cu 37 de bombardiere. În capul formației zbura avionul *Suzy Q* (nr. 41-23817), pilotat de maiorul William H.

¹ *Ibidem*.

² *Ibidem*, p. 67.

³ *Ibidem*, p. 64-65.

Brandon și la bordul căruia se afla colonelul Leon W. Johnson – comandantul grupului, fiind urmat la stânga de *Bewitching Witch* (nr. 41-24024) al locotenentului Reginald L. Carpenter și, la dreapta, de *Horse Fly* (nr. 42-40267), pilotat de locotenentul Edward R. Mitchell. Avioanele acestui grup trebuiau să se împartă în două formații: prima – comandată de colonelul Johnson, cu 17 avioane – trebuia să atace „Ținta albă V” (Rafinăria „Columbia-Aquila”), iar cea de-a doua – condusă de locotenent-colonelul James Posey, cu 20 de avioane – „Ținta albastră” (Rafinăria „Creditul Minier” de la Brazi).<sup>1</sup>

Ultimele decolate au fost cele de 29 de *Liberatoare*<sup>2</sup> ale Grupului 389 Bombardament *The Sky Scorpions*, comandate de colonelul Jack Wood, care zbura cu avionul *The Scorpion* (nr. 42-40629), pilotat de căpitanul Kenneth M. Caldwell. Desfășurat în cinci valuri a câte șase avioane<sup>3</sup>, Grupul 389 avea misiunea să lovească „Ținta roșie” (Rafinăria „Steaua Română”, aflată la Câmpina).

Ordinea de decolare a celor cinci grupuri a fost: 376, 93, 98, 44 și 389, cu un interval de două minute între avioane. Fiecare grup și-a organizat formațiile deasupra propriilor aerodromuri, apoi au procedat la asamblarea „armadei” deasupra coastei nord-africane, pe axa Benghazi–Driana–Tocra<sup>4</sup>.

Decolarea bombardierelor nu a decurs fără incidente. Primul aparat care avea să fie pierdut în misiune a fost

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 68.

<sup>2</sup> Cel de al 30-lea avion al grupului, *Bad Penny* (nr. 42-40767) al locotenentului Dwaine Lighter nu a mai decolat din motive încă necunoscute. Astfel numărul bombardierelor decolate a fost de 178.

<sup>3</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 69.

<sup>4</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *Ploesti: Low Level Strike*, Editura Modelism, București, 2007, p. 8.

*Liberatorul Kickapoo* (nr. 41-11768), din Grupul 98, pilotat de locotenentul Robert J. Nespor. Bombardierul abia se ridicase în aer, când unul din motoare a cedat. Pilotul, încercând să revină la bază, a evitat o coliziune aeriană cu un alt bombardier, dar, ajuns în zona pistei, a acroșat cu aripa un stâlp de beton, luând foc. Avionul a explodat și numai doi membri ai echipajului au supraviețuit: mitraliorul Eugene R. Garner și navigatorul Russell W. Polivka<sup>1</sup>.

După decolare, masiva formație aeriană a zburat pe deasupra Mării Mediterane, îndreptându-se spre Capul Asprokavos din sudul insulei Corfu; aflat în apropierea litoralului continental, acesta reprezenta pentru echipajele americane primul punct de orientare de pe uscat. După circa trei ore de zbor, bombardierul *Rowdy II* (nr. 41-23656), care zbura în prima secțiune a Grupului 98 alături de avionul *Hail Columbia* al colonelului Kane, s-a întors prematur la bază după ce mecanicul de bord a semnalat o problemă la sistemul de alimentare cu combustibil a motoarelor. Cărând, alte două bombardiere – *Rosie Wrecked 'Em* (nr. 41-11803), pilotat de locotenentul Herbert W. Arens, și *Big Operator* (nr. 41-24040), al locotenentului Hoover Edwards – au abandonat misiunea, echipajele invocând probleme tehnice apărute la bord. Din nefericire pentru colonelul Kane, formația condusă de el părea că se destramă tot mai mult. Aflate în cea de-a treia secțiune a Grupului 98, *Liberatoarele Prince Charming* (nr. 42-40082), al căpitanului Thomas W. Bennett, și *Shanghi Lil* (nr. 41-11767), al locotenentului Carl S. Looker, s-au întors din drum. Le-au urmat alte trei avioane aflate în coada formației: *Skipper* (nr. 41-23733), pilotat de căpitanul George C. Colchagoff, *Baby* (nr. 41-24026), al sublocotenentului Francis E. Weis-

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 126.

ler, și *Edna Elizabeth* (nr. 41-11620), la manșa căruia se afla locotenentului James C. Haverty<sup>1</sup> și care avea montată la bord o cameră de filmare pentru înregistrarea automată pe peliculă a bombardării Ploieștiului. În urma pierderii acestor avioane, colonelul Kane a încercat să-și restrângă formația, însă, în rândul ultimului val comandat de căpitanul Taylor C. Wallace, aflat la manșa bombardierului *The Vulgar Virgin* (nr. 41-24198), existau deja trei goluri care nu mai puteau fi acoperite.

La fel de ghinioniști au fost și cei din Grupul 93, care au pierdut până la obiectiv cinci bombardiere. De la ei au abandonat misiunea și s-au întors prematur la bază: *War Maid* (nr. 41-24259) – locotenent Howard W. Freese –, *Helldroppin II* (nr. 41-23809) – căpitan Julian A. Harvey –, *Piccadilly Filley* (nr. 41-24111) – locotenent Theron U. Collins Jr. –, *Shoot Luke* (nr. 41-23729) – locotenent George C. Black – și *Big Noise* (nr. 42-40969) – locotenent John W. Emmons<sup>2</sup>. Patru dintre ele făceau parte din secțiunea comandată de maiorul Ramsey D. Potts, care și-a redus forța de atac cu aproape o treime.

În timp ce formația aeriană se apropia de sfârșitul lungii etape de deasupra mării, în apropiere de insula Corfu, la ora 10,30, un alt episod tragic a marcat misiunea. Fără nicio explicație, avionul *Wongo Wongo* (nr. 42-40583), pilotat de locotenentul Brian W. Flavelle, a părăsit formația și s-a prăbușit în mare. În urma avionului a rămas doar o coloană de fum care se ridica din apele mării și niciun supraviețuitor.

Locotenentul Guy Iovine, pilotul bombardierului B-24 *Desert Lilly* (nr. 41-24258), care zbura în dreapta lui *Wongo Wongo*, avea să declare: „...Colonelul Compton a dat

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 135.

<sup>2</sup> *Ibidem*.



semnalul pentru a urca în înălțime. Avionul nostru era în urmă. *Liberatorul nr. 28* pilotat de locotenentul Flavelle se clătina și a virat brusc spre stânga, cât pe ce să lovească pe nr. 36 (*Brewery Wagon* – n.n.) pilotat de locotenentul Palm. Am virat dreapta. Am avut impresia că nr. 28 a făcut această manevră pentru a nu jena traiectoria secțiunii superioare, dar, brusc, s-a întors pe o aripă, a picat circa 300 de metri și, încercând să se redreseze, a intrat într-o vrie strânsă spre dreapta. Am văzut cum a încercat din nou să se redreseze, dar s-a prăbușit direct în mare și a explodat. Cu câteva secunde înainte de impact, trei obiecte au lăsnit din aparat, cazând în apă. Avionul a luat foc și s-a scufundat imediat. Fumul lăsat de explozie s-a înălțat la peste 300 de metri. Nu a fost observat niciun supraviețuitor. Ne-am învârtit în zonă și ne-am întors la bază întrucât formația s-a pierdut în zare”<sup>1</sup>. Pilotul de pe *Desert Lilly* a părăsit formația și a survolat locul prăbușirii avionului lui Flavelle, dar nu a mai găsit nimic. Rămas în urmă, bombardierul n-a mai putut să ajungă restul formației și a abandonat misiunea, întorcându-se la bază. Pentru unii, gestul locotenentului Guy Iovine a rămas neînțeles, reprezentând „un abandon al misiunii cauzat de o apreciere greșită”, întrucât „în mod aproape cert nu mai existau supraviețuitori și, chiar dacă ar fi existat, «Desert Lilly» nu avea posibilitatea să-i ajute”<sup>2</sup>.

Aflat în stânga avionului pilotat de Flavelle, locotenentul John D. Palm, care zbura pe *Brewery Wagon*, povestește: „... «Wongo Wongo» zbura puțin înaintea mea, pe dreapta, când l-am văzut clătinându-se, căutând să ia puțină înălțime pentru ca, eventual, eu să pot trece pe sub el, apoi, brusc, a virat spre stânga, deci spre mine, obligându-mă să fac o manevră disperată pentru a-l evita. Eram cu totul concentrat asupra comenzilor, n-am reținut decât acel viraj brusc al colosului care era împins

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 70.

<sup>2</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 65.

de o gigantică forță spre mine... A fost un adevărat miracol că nu ne-am ciocnit... Apoi, când am căutat să văd ce s-a întâmplat mai departe cu avionul lui Flavelle, n-am mai zărit decât fumul exploziei înălțându-se deasupra mării în urma noastră..."<sup>1</sup>.

Misterul dispariției lui *Wongo Wongo* nu a fost nicio dată elucidat, dar s-a considerat că acesta s-a prăbușit, cel mai probabil, din cauza unei erori la pilotul automat al avionului sau la sistemul de alimentare cu benzină din rezervoare. Au fost avansate și alte ipoteze, printre care și aceea a unui act de sabotaj sau o defecțiune tehnică la unul sau mai multe motoare. Întrucât altitudinea formației era de 1 200 de metri, apariția oricăreia dintre problemele amintite ar fi făcut imposibilă redresarea avionului<sup>2</sup>.

După unii autori, odată cu pierderea avionului *Wongo Wongo* și a echipajului acestuia, dispărea și navigatorul principal, locotenentul Robert F. Wilson, cel care trebuia să conducă, fără eroare, formația aeriană până la obiectiv. Mai mult, prin părăsirea formației de către avionul pilotat de Guy Ivone și abandonarea misiunii de către acesta, *Tidal Wave* îl pierdea și pe locotenentul Basil Antonio, al doilea navigator în ordinea ierarhică, răspunzător de ghidarea formației către Ploiești.

Colonelul Keith K. Compton nu a fost de acord cu această interpretare a evenimentelor într-un interviu acordat, în anul 2000, unui alt participant la raid, Robert Sternfelds – pilotul de pe faimosul bombardier *The Sandman*. Compton a afirmat că bombardierul *Teggie Ann* (nr. 43-40664) a fost avionul din capul formației și că el, în calitate de comandant al Grupului 376, fusese desemnat conducătorul principal al misiunii, cu responsabilitatea explicită de

<sup>1</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 245.

<sup>2</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 65.

a conduce cele cinci grupuri de bombardament la Ploiești. Colonelul Compton l-a identificat pe căpitanul Harold Wicklund – cel care participase și la Operația „Halpro” – ca navigator principal al misiunii, aflându-se la bordul lui *Teggie Ann*, alături de el și generalul Uzal Ent. Afirmațiile lui Compton au fost susținute și de Harold Wicklund<sup>1</sup>.

Astfel, Grupul 376 era urmat în ordine de grupurile 93, 98, 44 și 389 – care urma să zboare singur, având ca țintă rafinăria de la Câmpina. Pentru reușita misiunii, americanii mizau în primul rând pe surprinderea apărării româno-germane, interdicția totală a comunicației radio pe toată durata zborului spre obiectiv fiind, din această perspectivă, foarte importantă.

Cu toate acestea, bombardierele americane au fost reperate de postul de veghe de pe insula Corfu și informația privind traseul lor a fost imediat transmisă Centralei „Tiger” de la Otopeni, comandată de colonelul Pitcairn von Perthshire. Datele respective, coroborate cu altele transmise din Grecia continentală, au confirmat direcția luată de bombardierele americane, fără să poată fi precizată ținta finală urmărită de echipajele acestora.

Germanii știau că de la Benghazi decolase o mare formație de bombardiere B-24, stațiile lor de ascultare interceptaseră și decodificaseră informații potrivit cărora bombardierele de tip *Liberator* se aflau deja pe drum. Informațiile respective au fost confirmate când masiva formație aeriană a fost detectată de stațiile de radar germane din Sicilia și de pe coasta Mării Adriatice. Rapoartele observatorilor de la sol de-a lungul rutei au întărit rapoartele stațiilor de radar. Apărarea antiaeriană din bazinul mediteranean și sudul Europei a fost pusă în stare de alertă<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 67.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 67-68.

Colonelul Compton, aflat la bordul bombardierului *Teggie Ann*, după ce a virat spre nord-est de insula Corfu, a condus formația peste Grecia. La ora 11,30, avioanele au fost semnalate în regiunea lacului Ohrid, la granița sârbo-albaneză, zburând către nord. Ajungând în apropierea lanțului muntos Pind, o ploaie puternică a obligat echipajele să se ridice la peste 3 000 de metri altitudine<sup>1</sup>. Pe măsură ce se ridicau, temperatura scădea, iar în interiorul avioanelor se instala frigul.

Între orele 11,50 și 12,20, bombardierele americane au fost semnalate, în valuri de 50 aparate, pe traseul sud Prilep–Pirot, de unde au schimbat cursul spre Sofia<sup>2</sup>. Au pătruns în spațiul aerian al Iugoslaviei, printre lacurile Ohrid și Prespa, și au luat cap-compas pe direcția Skopje–Niș, fiind interceptate de stații germane instalate în apropiere de Sofia, pe vârful muntelui Stara Planina. Operatorul german al radarului instalat la sud-est de Sofia a anunțat imediat Centrala „Tiger” de la Otopeni și colonelul Perthshire a dat alarma de gradul trei, anunțându-l de urgență pe generalul Gerstenberg, care se afla la odihnă la Timișul de Jos<sup>3</sup>.

*Liberatoarele* localizate în permanență de radarele germane din Grecia și de la Sofia au indicat adevărata lor ținută în momentul în care au virat dreapta și au intrat în spațiul aerian al Bulgariei. Șase biplane bulgărești *Avia B-534* vechi, de producție interbelică cehoslovacă, au decolat de pe aerodromul militar de la Vrajdebna, din apropierea Sofiei; două dintre ele au interceptat formația americană, dar au fost incapabile să angajeze lupta datorită calității lor

<sup>1</sup> Șerban-Liviu Pavelescu, *op. cit.*, p. 153.

<sup>2</sup> A.M.R., fond 1376, dosar 6, f. 467.

<sup>3</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 255.

mediocre – erau lente și înarmate numai cu câte două mitraliere de calibru mic. Avioanele bulgărești au fost semnalate și de unele echipajele americane. Horace H. Christensen, copilul de pe bombardierul *Blonds Away* (42-40793) din Grupul 389 povestește: „Am văzut două sau trei avioane inamice care erau niște Avia bulgărești. Zburau în afară razei de acțiune a mitralierelor noastre și nu au dat nici semn că vor să ne atace. Nu știam că aceste avioane nu erau echipate cu aparatură radio și am crezut că transmit localizarea noastră apărării aeriene”<sup>1</sup>. Între timp, de pe aerodromul Karlovo au decolat și zece Messerschmitt Bf-109, avioane capabile să angajeze lupta, pilotate tot de bulgari, dar acestea nu au mai luat contact cu bombardierele americane<sup>2</sup>.

Înainte de a trece linia Dunării, lângă Lom, în Bulgaria, straturile de nori au afectat din nou unitatea formației, care pierduse deja 16 din aparatele sale<sup>3</sup>. Traiectul urmărit de bombardierele americane până la intrarea în spațiul aerian al României fusese, deci, următorul: Benghazi–insula Corfu–Lacul Ohrida–Prilep–Dunăre–zona Bistreț<sup>4</sup>.

În ordinul de operații al Grupului 389 *The Sky Scorpions*, capturat de autoritățile militare române după raid, s-a trecut înălțimea de zbor pentru avioanele formației. Astfel, între Benghazi și insula Corfu s-a zburat la înălțimea de 700-1 400 m, între Corfu–Prilep–Piro, avioanele au survolat sectorul la 4 200 m. Formația a zburat între Piro–Craiova–Pitești la 2 100 m, apoi a coborât la 700 m până la Ploiești. Atacul urma să aibă loc între 82–99 m.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Michael Hill, *Black Sunday: Ploesti*, Schiffer Publishing Ltd., Atglen, P.A., 1993, p. 54.

<sup>2</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 68.

<sup>3</sup> Șerban-Liviu Pavelescu, *op. cit.*, p. 153.

<sup>4</sup> A.N.I.C., Fond P. C. M. – Cab. Mil., dosar 393/1943, f. 3.

<sup>5</sup> Arhiva S.M.F.A., Fond C.A.A.T., 03/1, dosar 17, vol. 1, f. 74.

Mai mult ca sigur că și celelalte formațiuni au avut aceleași prescripții în privința altitudinii pe timpul raidului și atacului, care n-a fost respectată întocmai de către echipaje. Astfel, în carnetul de zbor al locotenentului Neef E. Melvin, pilot pe bombardierul B-24 *Boomerang* (nr. 42-40115) din Grupul 389, luat prizonier împreună cu o parte din documentele avionului, s-au găsit următoarele indicații asupra înălțimii de zbor de pe itinerar: „Ora 8,29 – *Driana*. Înălțimea de zbor: 3 000 picioare – circa 1 000 m. Ora 8,36 – *Tocra*. Înălțimea de zbor: 3 000 picioare – 1 000 m. Ora 11,47 (39 grade, 50 minute nord; 19 grade, 30 minute est): 10 000 picioare – 3 300 m. Ora 12,30 (40 grade, 50 minute nord; 21 grade, 2 minute est): 15 000 picioare – 4 850 m. Ora 13,29 – *Pirot* (43 grade, 50 minute – 23 grade, 43 minute). Înălțimea de zbor: 10 000 picioare – 3 300 m. *Deviază de pe direcție 5 grade vest* (43 grade, 30 minute; 23 grade, 43 minute). Ora 14,32: zbor razant spre obiectiv.”<sup>1</sup> Tot din documentele capturate s-a constatat că orașul Pitești fusese desemnat ca zonă de plecare spre obiectiv, de unde grupările au trecut la zborul razant pe secții, în coloană de elemente.

Variația înălțimii de zbor până la Dunăre a avut ca scop inducerea în eroare a aviației de vânătoare, care să nu poată primi indicații precise asupra înălțimii la care formația de bombardiere americane naviga. Înălțimea mică de zbor deasupra României trebuia să facă inutilizabile stațiile de radar și să deruteze pânda aeriană, punând mari probleme artileriei antiaeriene, care nu putea acționa la viteze mari unghiulare.

Apropiindu-se de Dunăre, formația din cele cinci grupuri de bombardament, în loc să zboare ca o singură coloană neîntreruptă, a început să se destrame. Distanța a

<sup>1</sup> *Ibidem*, f. 89.

crescut între cele două grupuri din față și următoarele. Colonelul Compton, care conducea formația, a stabilit viteza și puterea avionului său și a crezut că restul formației îl urmează. Experiența îi cerea să zboare cu viteze și parametri de putere mai mari, dar astfel a crescut și consumul de combustibil.<sup>1</sup>

Colonelul Kane, comandantul Grupul 98, nu era un susținător al metodei lui Compton și în discuțiile purtate înainte de misiune s-a împotrivit aplicării ei. Comandând cel de-al treilea grup din formație, colonelul Kane a utilizat, în mod previzibil, parametri de putere mai mici și n-a putut ține pasul cu Compton. El a apreciat că în acest fel cruța motoarele avioanelor din grupul său și, în același timp, economisea combustibil prețios, însă n-a făcut altceva decât să rămână în urmă și să blocheze celelalte două grupuri – 44 și 389 – aflate în spatele său<sup>2</sup>. Distanța s-a mărit pe măsură ce formația învăluită de nori s-a apropiat de granița României, în timp ce stațiile de radar germane din Bulgaria au transmis prin radio Centrului de Comandă al Apărării Antiaeriene de la Otopeni informația privind apropierea formației inamice.

Practic, cele cinci grupuri s-au separat deasupra Balcanilor în două formațiuni din cauza tehnicilor diferite pe care le-au utilizat comandanții lor, Compton și Kane. Acest lucru s-a întâmplat datorită comandantului Grupului 98, care a insistat să zboare mai încet pentru a consuma mai puțin combustibil, dar nu și-a păstrat locul în formație, încălcând astfel ordinul de misiune.

Apropiindu-se de granița României, colonelul Compton și-a coborât formația, micșorând viteza de zbor în speranța că încăpățânatul colonel Kane, care rămăsese în

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 68.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 69.

urmă, va recupera din timpul pierdut. N-a avut succes, celelalte trei grupuri rămânând mult în urmă. Grupul 376 a executat mai multe viraje, pentru a oferi posibilitatea restului formației să-l ajungă din urmă pe comandant, dar totul a fost în zadar. Apăruse și o situație dificilă – din cauza acestor viraje exista pericolul dezorganizării formației conducătoare –, și în aceste condiții colonelul Compton a renunțat la reunirea celor două formații, continuându-și misiunea. A trecut Dunărea, intrând pe teritoriul României la ora 13,08, prin punctul Bistreț, aflat la 50 km est de Calafat, coborând la 150 m altitudine și mărin d viteza la 305 km/oră<sup>1</sup>.

Odată cu pătrunderea formației de bombardiere americane pe teritoriul românesc, la ora 13,10, s-a dat alarma pentru apărarea pasivă, iar Comandamentul Apărării Zonei Ploiești-Câmpina a ordonat declanșarea camuflajului prin ceață artificială<sup>2</sup>. La ora 13,18, a fost trimisă la interceptare și angajare aviația de vânătoare română și germană, care avea să ridice în aer în total 58 de avioane de tipurile Messerschmitt Bf-109 G, Me-110 și IAR-80/81, din care 32 erau române și 26 germane<sup>3</sup>.

Între timp, colonelul Keith Compton avea misiunea să ajungă la Ploiești cu orice risc. Atingerea cu precizie a obiectivului nu era o sarcină ușoară, din cauza navigației la joasă altitudine, care era dificilă, din cauză că toate întretăierile de drumuri, toate satele sau colinele semănau între ele. Din acest motiv, direcția de deplasare și viteza avionului trebuiau monitorizate cu multă atenție și comparate permanent cu timpul, urmărind graficele speciale întocmite anterior. Vântul putea, de asemenea, să abată

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 70.

<sup>2</sup> A.M.R., fond 1376, dosar 6, f. 448.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 608.



avioanele de pe curs și, pentru a nu greși traiectul de zbor, trebuiau executate diferite corecții.

Navigatorul principal, căpitanul Harold Wicklund, abia putea face calculele, din cauza seriei de viraje scurte executate de Compton după traversarea Balcanilor. Toate acestea, adăugate la modificările de viteză la care recusesse formația, au îngreuiat serios navigația. Nici condițiile de lucru ale navigatorului principal nu erau corespunzătoare și favorabile unei activități de precizie. Astfel, în interiorul botului de sticlă al *Liberatorului Teggie Ann*, el era înghesuit alături de bombardierul Elbert Hester și din cauza celor două mitraliere de calibru 12,7 mm, a încărcătoarelor de muniție, a parașutelor, a servietelor și vestelor antiglonț, abia dacă se puteau mișca. Folosirea hărților și instrumentelor pe măsura de lucru se dovedea extrem de anevoioasă și din cauza soarelui, a cărui lumină inunda cupola de sticlă și transformase postul de lucru într-o adevărată seră<sup>1</sup>.

## ZBOR LA JOASĂ ÎNĂLȚIME

Restul bombardierelor americane au pătruns pe teritoriul României între Corabia și Bechet, în mai multe valuri, la interval de 20 de minute<sup>2</sup>. Aflat la bordul avionului cu nr. 42-40773 din Grupul 389, căpitanul Philip Ardery nota: *„Am trecut peste Iugoslavia și mai departe, peste Dunărea lată și albastră. Acolo se vedea un trafic fluvial extraordinar de intens... Vremea se înrăutățește. Nu mai puteam păstra formația la altitudinea la care zburam din cauza norilor și astfel am început să coborâm sub stratul de nori. Până să pătrundem pe cerul*

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 71-72.

<sup>2</sup> A.N.I.C., fond P.C.M.-Cab. Mil., dosar 393/1943, f. 3

întunecat de nori al României, puteam zări celelalte două grupuri (98 și 44 – n.n.). Când am coborât sub nori, părea că suntem complet singuri. Zburam în continuare deasupra unui teren accidentat, încercând cât mai bine să urmărim planul de zbor.”<sup>1</sup>

După ce a trecut Dunărea, bombardierul *Teggie Ann*, la bordul căruia se afla colonelul Compton, a dat semnalul coborârii în altitudine până la o sută cincizeci de metri punând cap-compass spre Pitești, pe culoarul aerian dintre Craiova și Slatina. Între timp, sistemul de pândă și alarmare a observat bombardierele americane și a alertat Centrul de comandă de la Otopeni, care a dat imediat ordin de decolare pentru toate unitățile de aviație româno-germane. Manevra de schimbare a altitudinii de zbor a indus în eroare aviația de vânătoare româno-germană, care a primit ordin să se ridice la 5 000 m în așteptarea inamicului<sup>2</sup>.

În apropiere de Craiova, bombardierul *Heaven Can Wait* (nr. 42-40370), pilotat de locotenentul Charles A. Whitlock, a făcut cale înapoi, din cauza unor defecțiuni tehnice la unul din motoare, punând cap-compass spre Cipru. Se afla la circa 250 km de obiectiv și era primul avion din Grupul 44 Bombardament care abandona misiunea. Din formația compusă din 178 de bombardiere, pornită în zori de la Benghazi, acum mai rămăseseră în aer 161 de *Liberatoare*.

Ruta planificată prevedea ca formația să continue pe cap-compass spre est, utilizând ca reper orașele Pitești, Târgoviște și Florești. În timpul zborului, colonelul Compton a folosit hărți și fotografii pentru navigare și, împreună cu informațiile primite de la navigatorul Harold Wicklund, a condus formația deasupra teritoriului românesc. Man-

<sup>1</sup> Philip Ardery, *op. cit.*, p. 102

<sup>2</sup> Șerban-Liviu Pavelescu, *op. cit.*, p. 153.

şa avionului fusese preluată de copilotul său, căpitanul Ralph Thompson<sup>1</sup>.

Piloții celor două grupuri aflate în fruntea formației – 376 *Liberandos* și 93 *Ted's Travelling Circus* – au menținut poziția cât au putut de bine. Colonelul Compton studia cu atenție alternativ hărțile și peisajul, în timp ce formația zbura la joasă altitudine, pătrunzând tot mai adânc în teritoriul românesc. Navigatorul Harold Wicklund îi oferise comandantului său o oră estimativă de ajungere la Florești, care era reperul final, înainte de ultimul viraj care îi ducea direct spre Ploiești.

În momentul în care primul grup de bombardiere a ajuns deasupra orașului Târgoviște, s-a produs prima eroare a celor implicați în această misiune, comisă chiar de comandantul formației. Acesta a confundat orașul cu Florești – punctul inițial final, de unde fiecare grup trebuia să-și ia în primire țintele, venind dinspre nord-vest, de-a lungul căii ferate – și, în acest fel, Grupul 376 a virat spre sud-est, fiind urmat și de Grupul 93<sup>2</sup>. A fost o mare eroare, întrucât, din ordinul lui Compton, formația virase prea devreme – la Târgoviște, nu la Florești –, îndreptându-se în viteză spre București. Eroarea a fost sesizată de către o parte din piloții aflați în formație, dar era prea târziu.

Locotenentul Walter T. Stewart, care pilota bombardierul *Utah Man* din Grupul 93 Bombardament, povestește: „... Dintr-o dată avionul care conducea formația a virat brusc și fiindcă eram imediat după el a trebuit să-l urmez. Navigatorul meu, Stanley R. Werts, mi-a spus: «Virăm prea devreme. Virăm cu 15 minute mai devreme!» I-am răspuns: «Acesta este calea ferată, cea care ne duce spre obiectiv»... Apoi el mi-a zis: «Acesta este cea mai veche cale ferată din lume. Privește, cea pe care

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 72.

<sup>2</sup> Șerban-Liviu Pavelescu, *op. cit.*, p. 153.

*trebuie să o urmărim este nouă». M-am uitat și într-adevăr era cea veche. Zburam către București!...”<sup>1</sup>*

Ce s-a întâmplat cu adevărat la bordul avionului *Teggie Ann* în acel moment rămâne un mister, iar diversele relatări publicate oferă imagini contradictorii despre acest moment crucial al misiunii. Unele rapoarte afirmă că o parte din echipaje au observat imediat greșeala și l-au apelat pe Compton prin radio. Se pare că acesta nu i-a auzit, întrucât respecta cu strictete tăcerea radio. Alte surse susțin că la bordul avionului *Teggie Ann* ar fi urmat o dispută între căpitanul Wicklund, colonelul Compton și generalul Ent, iar ultimul, în calitatea sa de conducător al întregii misiuni, a cerut să i se dea ascultare, chiar dacă decizia sa era greșită. În aceste condiții, Compton a executat ordinul, zburând pe direcția eronată, indicată de generalul Ent<sup>2</sup>. Istoricul american Jay A. Stout afirmă: „Nu există însă nicio contradicție din partea echipajului său – inclusiv a generalului Ent și a lui Harold Wicklund – cu privire la momentul când a executat virajul. În anii care au trecut au existat multe discuții și unele învinuiri cu privire la motivele virajului executat prea devreme la Târgoviște. Unii au sugerat că motivul ar fi fost pierderea prematură în misiune a avioanelor «Wongo Wongo» și «Desert Lilly». Compton și Wicklund nu susțin această explicație, ba chiar Wicklund și-a asumat personal responsabilitatea pentru incorectitudinea orei estimative de ajungere, spunând că făcuse pur și simplu o eroare. La rândul său, Compton a insistat că, în calitatea de conducător al misiunii, el purta responsabilitatea”<sup>3</sup>.

Cert este că, prin această manevră, s-a eliminat practic orice posibilitate de surpriză, generalul Ent rupând tăcerea radio pentru a anunța formația că va executa o întoarcere

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 74.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 295.

<sup>3</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 72-73.

spre stânga. Eroarea de navigație a însemnat aproape ratarea țintei și expunerea la pericole neprevăzute. Singurul care n-a respectat ordinul, îndreptându-se spre Florești, a fost bombardierul *Brewery Wagon* (nr. 41-24294), pilotat de texanul John Dudley Palm, originar din El Paso. Acesta s-a trezit singur în aer și a realizat că devenise o pradă sigură pentru aviația de vânătoare româno-germană. Nu mai era nimic de făcut, iar echipajul de pe *Brewery Wagon* a ales să zboare singur spre Ploiești, urmând să îndure toate pericolele posibile.

În acest timp celelalte trei grupuri – 98 *Pyramidiars*, 44 *The Flying Eight Balls* și 389 *The Sky Scorpions* – survolau spațiul dintre Craiova și Pitești. După eroarea de navigație comisă la Târgoviște, Grupurile 376 și 93 au urmat traiectul Târgoviște–nord Buftea–București. Grupul 376 *Liberandos* a fost întâmpinat cu foc puternic de artileria AA din pozițiile de la periferiile Bucureștiului. Grupul 93 *Ted's Travelling Circus*, care a virat mai repede stânga, s-a îndreptat spre Ploiești, fiind atacat dinspre sud-vest de aviația de vânătoare care i-a provocat pagube. Între timp, și Grupul 376, care și-a pierdut coeziunea, s-a întors spre Ploiești și, zburând la o înălțime extrem de mică, a fost interceptat, în zona Crivina–Periș, de Grupul 6 Vânătoare, care fusese ridicat inițial la o altitudine mult mai mică decât celelalte avioane de vânătoare – doar 1 500 m<sup>1</sup>. Era primul contact cu forțele de apărare româno-germane.

Dacă raidul fusese bine organizat de către colonelul Smart, serviciile de informații aliate nu cunoșteau în amănunt care era dispozitivul de apărare antiaeriană și până în zona petroliferă din jurul Ploieștiului și a orașului Câmpina. Anexa de contrainformații a planului de luptă

<sup>1</sup> Șerban-Liviu Pavelescu, *op. cit.*, p. 153.

recunoștea că nu existau „*rapoarte recente care să determine apărările antiaeriene ale țintei*”. Menționa că surse de încredere indicau că în toată zona din jurul Ploieștiului existau mai puțin de o sută de tunuri antiaeriene de calibru greu și mijlociu. Cât despre avioanele de vânătoare, anexa de contrainformații informa că în sectorul de apărare al zonei petrolifere existau șase aerodromuri pentru apărarea rafinăriilor și că de pe ele operau atât avioane germane, cât și românești<sup>1</sup>.

În documentul american se sublinia că, de peste un an, nici avioanele de vânătoare și nici servanții bateriilor antiaeriene nu mai fuseseră implicați în lupte, și că de aceea „*este de așteptat un declin inevitabil al eficienței*.”. De asemenea, se estima faptul că apărarea antiaeriană a zonei fusese astfel organizată încât să protejeze rafinăriile și instalațiile industriale împotriva atacurilor dinspre est și nord-est, împotriva eventualelor raiduri ale aviației sovietice. Nu se primiseră niciun fel de date potrivit cărora inamicul să se fi pregătit împotriva unui atac la joasă înălțime pe timp de zi dinspre vest. În sfârșit, același document pretindea că ruta spre țintă fusese astfel planificată încât să evite apărarea antiaeriană și, similar, cursul de întoarcere nu fusese dirijat peste zone apărate<sup>2</sup>. Întreprinderea unei misiuni de recunoaștere aeriană înainte de misiune i-ar fi scutit pe aviatorii americani de pierderile importante pe care le vor înregistra în timpul atacului.

Importanța zonei petrolifere și a capitalei României a obligat comandamentele militare române și germane să ia din vreme măsurile cuvenite. Astfel, încă din primăvara anului 1943 s-a stabilit, de comun acord, ca aviația de vâ-

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 76; USAF Historical Division, Archives Branch, AAFRH-3: *The Ploesti Mission of 1 August 1943*, f. 50-53.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

nătoare germană să aibă în zonă trei escadrile de vânătoare de zi, bazate la Mizil, iar aviația română, cinci escadrile de vânătoare, amplasate pe aerodromurile de la Mizil, București-Pipera, Târgșor și Constanța-Mamaia. Pe lângă acestea, mai erau prevăzute încă două escadrile de vânătoare de noapte germane, dotate cu avioane de tip Me-110 și o escadrilă română cu aceeași dotare, ce se afla în curs de instruire pe aerodromul Ziliștea-Buzău. În total, pe aerodromurile aflate în jurul Ploieștiului și al Capitalei se aflau peste 100 avioane româno-germane de tipul IAR-80/81, Me-109 G și Me-110 C. În ziua raidului american au acționat numai 58 dintre ele, deoarece jumătate din personalul navigant și tehnic era liber, fiind duminică.

Aviația de vânătoare româno-germană a decolat începând cu ora 13,18 de pe cele trei baze aeriene principale (Târgșor, Mizil și Pipera) destinate apărării zonei petrolifere Ploiești-Prahova. Aerodromurile formau un unghi ascuțit la sud-est de Ploiești, cu vârful îndreptat spre București. În acest fel, avioanele de vânătoare acopereau spațiul vulnerabil în cazul unui atac din sud și din est.

La Mizil se afla Escadrila 53 Vânătoare, care fusese adusă de pe litoral și inclusă în sistemul de apărare al Ploieștiului. La 1 aprilie 1943, personalul acesteia a sosit pe terenul de la Mizil, pentru a fi încadrat în Grupul 1 Vânătoare din Flotila 4 germană (I./JG 4). Piloții români au trecut imediat la cunoașterea avionului de vânătoare de tip Me-109 G-2, urmând ca tot atât de repede să înceapă antrenamentele de zbor, sub conducerea comandantului german, căpitanul Franz Hahn. Din punct de vedere tactic și tehnic, escadrila românească s-a organizat după modelul celor germane – constituind *Die Vierte Staffel*<sup>1</sup> –, urmând să conlucreze la apărarea zonei petrolifere împreună cu

<sup>1</sup> „Cea de-a Patra Escadrilă”, lb. germană.

acestea. Din 5 mai 1943, Escadrila 53 Vânătoare a intrat în dispozitivul grupului german, luând parte la alarmele de exercițiu cu șase avioane. Comandantul ei era căpitanul aviator Toma Lucian, ofițer respectat de toți pentru calitățile sale de pilot și tactician. Pe lângă acesta, în cadrul Escadrilei 53 Vânătoare, se aflau încadrați ofițerul de echipaj cl. III av. Ion Maga, sublocotenenții av. Vinilă Brătianu și Flaviu Zamfirescu și adjutantul av. (r.) Ștefan Greceanu. La sfârșitul lunii iunie s-a prezentat la Mizil adjutantul av. (r.) Nicolae Scully, trimis în locul sublocotenentului av. Vinilă Brătianu care fusese desconcentrat; o lună mai târziu, au sosit alți doi adjutanți: Gheorghe Feremide și Dumitru (Mitrică) Encioiu<sup>1</sup>. La Mizil se aflau și aviatorii germani din I/JG.4, unii dintre ei veterani ai „Bătăliei Angliei”. Printre aceștia se aflau căpitanul Wilhelm Steinmann – poreclit *Onkel Willy* („Unchiul Willy”) pentru că era decanul de vârstă, având 31 de ani<sup>2</sup>, locotenentul Hans Wilhelm Schopper, căpitanul Franz Hahn – poreclit *Gokel* („Cocoșul”) –, toți decorați cu ordinul „Crucea de Fier”. Fiecare dintre ei comanda câte o escadrilă botezată cu numele unei culori: căpitanul Steinmann comanda Escadrila 1 „Albă”, locotenentul Schopper – Escadrila 2 „Galbenă”, iar căpitanul Hahn – Escadrila 3 „Albastră”<sup>3</sup>. Încadrarea Escadrila 53 în unitatea germană de la Mizil s-a făcut cu succes, piloții români îndeplinind un program intensiv de pregătire, într-un ciclu foarte scurt și riguros executat. Ordinul de decolare la alarmă era dat de comandamentul german. Aflate în aer, avioanelor li se indicau prin radio careul și înălțimea la care aveau să întâlnească inamicul. Pe

<sup>1</sup> Vasile Tudor, *Războiul aerian în România (1941-1944)*, Ed. Tiparg, 2006, p. 40-42.

<sup>2</sup> Era născut pe 15 ianuarie 1921 la Nürnberg.

<sup>3</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 273.



tot traseul până la locul indicat, piloții erau în legătură cu comandamentul german aflat pe aerodromul Pipera, căruia îi erau semnalate avioanele dușmane cu ajutorul sistemului de detectare *Frey*. Insistându-se în pregătirea de zbor, din 25 mai s-a reușit ca grupul de la Mizil să decoleze frecvent cu câte 40 de avioane în zece minute de la darea alarmei<sup>1</sup>. Curând, piloții români au fost repede adoptați de cei germani, atmosfera de la Mizil fiind una cordială. Subofiterul Kurt Leopold, unul dintre primii aviatori germani sosiți la Mizil, povestește: „*Raporturile cu aviatorii români ai escadrilei numărul 4 [Escadrila 53 – n.n.] sunt bune. Ei sunt buni piloți, dar au o mentalitate diferită față de a noastră... După masă putem să-i cunoaștem mai bine pe omologii noștri români. Mesele pe care ni le serveau durau uneori și cinci ore.*”<sup>2</sup>

La 1 august 1943, fiind duminică, cu excepția patrului de alarmă, toată Escadrila 53, în frunte cu comandantul, era învoită. În momentul când s-a dat alarma, odată cu celelalte escadrile germane, de la Escadrila 53 au decolat numai patru piloți: ofiterul de echipaj Ioan Maga, sublocotenentul av. Flaviu Zamfirescu și adjutanții av. Dumitru Encioiu și Nicolae Scully.<sup>3</sup>

Pe aerodromul de la Târgșor, care se afla în apropierea Ploieștiului, își avea sediul Escadrila 45 Vânătoare, comandată de căpitanul av. Dan Vizanti. La 1 august 1943, din totalul de 12 avioane IAR-80 C dotate cu tunuri de calibru 20 mm, numai șase erau disponibile pentru zbor. Cu ele vor decola: locotenentul av. Ioan Bârlădeanu, sublocotenentul av. Cristu I. Cristu și adjutanții av. Grigore Bălăcescu, Ioan Nicola, Ioan Bosinceanu și Ilie Lepădatu<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 41.

<sup>2</sup> Cristian Crăciunoiu (coord.), *Operațiunea „Tidal Wave” (Valul nămiritor). 1 august 1943 – Documente inedite*, p. 25-26.

<sup>3</sup> Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 42.

<sup>4</sup> Dan Antoniu, George Cicoș, *op. cit.*, p. 147.

Pe aerodromul de la Pipera se afla Grupul 6 Vânătoare, cu Escadrilele 61 și 62. În ziua de 1 august 1943 erau disponibile 15 aparate și 12 piloți. La ora 13,18, când s-a dat ordinul de decolare, piloții erau deja echipați cu parașutele și legați de scaune în avioane, iar decolarea lor s-a realizat în mai puțin de un minut<sup>1</sup>.

Ultima unitate de aviație românească folosită împotriva bombardierelor americane a fost Escadrila 51 Vânătoare de Noapte, aflată pe aerodromul de la Ziliștea. Echipajele românești din această unitate terminaseră școala la Popești Leordeni (de zbor fără vizibilitate – PSV) și se prezentaseră la Ziliștea la 12 iunie 1943, unde întreg personalul escadrilei a început zborul pe materialul de vânătoare de noapte de la unitatea germană NJG 6<sup>2</sup>. În lipsa unor documente explicative, este posibil că până la 1 august 1943, echipajele românești de la Vânătoarea de Noapte să fi zburat pe avioanele Me-110 ale uneia din escadrilele germane de pe Ziliștea, acestea fiind înmatriculate, la data atacului, cu însemnele Luftwaffe.

## ATACUL

Prin eroarea de navigație comisă, Grupurile 376 și 93, care s-au abătut de la traiectul inițial, au eliminat elementul-surpriză asupra apărării AA de la Ploiești. Ajungând în apropierea obiectivului, cele două grupuri au fost întâmpinate cu foc puternic de bateriile din dispozitivul de apărare a orașului. Pe un arc de cerc, de la Valea Călugărească și până dincolo de Brazi, acoperind aproape ju-

<sup>1</sup> Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 43.

<sup>2</sup> NJG 6 – *Nachtjagdeschwader 6* = Flotila 6 Vânătoare de Noapte, lb. germană.

mătate din partea de sud a Ploieștiului, erau concentrate două treimi din puterea de foc a bateriilor AA puse sub comanda colonelului Julius Kuderna, comandantul Diviziei 5 Antiaeriene germane. Tirul intens al apărătorilor a creat haos în rândul participanților la raid, dintre care mulți și-au pierdut țintele ce le fuseseră desemnate. Colonelul Compton, comandantul Grupului 376, nota: „*La câțiva kilometri depărtare de Ploiești, am pătruns într-un asemenea baraj de foc antiaerian, încât generalul Ent a ajuns la concluzia că mijloacele de apărare antiaeriană intrate acum în stare de alarmă totală erau mult mai puternice decât se estimase*”<sup>1</sup>. Astfel Grupul 376 a fost nevoit să vireze spre est și apoi spre nord în încercarea de a atinge ținta dintr-o direcție mai puțin apărată. În momentul în care au ajuns în apropierea „Țintei albe I” – Rafinăria „Româno-Americană” –, pe care trebuia să o lovească, cei din *Liberandos* au fost întâmpinați de un alt baraj de artilerie AA, iar generalul Ent, aflat la bordul bombardierului *Teggie Ann*, a ordonat să se atace orice țintă oportună ce apărea în cale. Majoritatea echipajelor și-au largat bombele unde s-a nimerit. În aceste condiții, grupul a suferit pierderi minime. Cele mai multe din bombele lansate de acest grup au căzut în preajma Rafinăriei „Româno-Americană”, îndeosebi peste parcul de vagoane din stațiile de triaj, situate la nord-est de acestea<sup>2</sup>.

În acest timp, o formație de cinci bombardiere, condusă de maiorul Norman Appold, aflat la bordul lui *G.I. Ginnie* (nr. 42-40657), care s-a desprins de *Liberandos*, a reușit să lovească „Ținta albă II” – Rafinăria „Concordia-Vega”, atribuită inițial Grupului 93 *Ted's Travelling Circus*.

<sup>1</sup> James Dugan, Carroll Stewart, *op. cit.*, p. 351.

<sup>2</sup> Șerban-Liviu Pavelescu, *op. cit.*, p. 154.

Micul grup de avioane condus de Appold a lovit atât de precis complexul „Concordia-Vega”, încât s-a estimat că rafinăria a fost distrusă în proporție de 40%.<sup>1</sup>

Unul din martorii aflați la sol – Ion Rotaru, pensionar, fost maestru-distilator la „Vega” – povestește: *„Focuri mari la «Astra», la «Orion», la «Aquila Română», la «Columbia», tocmai în capătul celălalt al orașului... Ordin ca în perioada alarmelor aeriene să nu părăsim rafinăria. Am văzut un stol de avioane zburând dincolo de Teleajen, pe sub coamele dealurilor. Am crezut că nu erau pentru noi, dar cinci bombardiere s-au desprins de celelalte și s-au îndreptat glonț spre «Vega». Trei în față, două mai în urmă. Zburau atât de jos încât socoteam că n-aveau cum să bombardeze fără ca exploziile bombelor să nu fac praf și pulbere propriile lor avioane... Primul a trecut cam pe la jumătatea hornului celui mare al rafinăriei. Nemții trăgeau de pe toate plat-formele plantate în jur, dar și din avioane. De la înălțimea aceea totul putea fi măturat. Au perforat câteva rezervoare din care a țâșnit gazolina ca artezienele, luând foc de la prima scânteie. O bombă a retezat coloana de distilare fracționară a bateriei a 5-a... Alta a făcut zob stația de pompe. Un inginer a fost strivit de fierăria care s-a prăbușit peste el, lângă atelierul mecanic. Au luat foc câteva vile din colonia rafinăriei...”*<sup>2</sup>

Celălalt grup – 93 – a reușit să lovească cu mari dificultăți rafinăriile „Astra Română”, „Orion” și „Columbia-Aquila”<sup>3</sup>. În timp ce locotenent-colonelul Addison Baker conducea cea mai parte a grupului împotriva Rafinăriei „Columbia-Aquila”, restul bombardierelor – conduse de majorii George Brown și Ramsey Potts – au atacat Rafinăria „Astra Română”, repartizată inițial Grupului 98. Pen-

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 79.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 332.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

tru a-și putea lansa bombele pe țintă echipajele din *Ted's Travelling Circus* a înfruntat o reacție deosebit de puternică a apărării antiaeriene, iar pierderile au fost grele.<sup>1</sup>

Grupurile 98 și 44, care au urmat ruta corectă, au atins punctul inițial final de la Florești, dar în momentul în care au virat spre sud-est, mergând de-a lungul căii ferate, au fost atacate de unul dintre cele două trenuri dotate cu platforme pe care erau instalate tunuri AA, care făceau parte din apărarea Ploieștiului. Acesta le-a urmărit până aproape de oraș, producându-le pierderi grele. Grupurile comandate de Kane și Johnson au ajuns la țintele lor după ce acestea fuseseră lovite de Grupul 93. Cele patru valuri de bombardiere au reușit să-și lanseze bombele, mai mult pe ținte libere, în ciuda unui infernal baraj de artilerie AA, fiind atacate, imediat după traversarea barajului, și de aviația de vânătoare<sup>2</sup>. În acest timp, cea de-a doua secțiune a Grupului 44, condusă de maiorul Posey, a atacat Rafinăria „Creditul Minier” („Ținta Albastră”) de la Brazi, pe care a lovit-o puternic.

Ultimul grup – 389 – a virat de asemenea greșit la Târgoviște, dar s-a corijat rapid și a atacat Rafinăria „Steaua Română” din Câmpina. Ca și atacul secțiunii conduse de Posey, derulat cu câteva minute mai devreme asupra „Creditului Minier”, raidul grupului comandat de colonelul Jack Wood asupra Rafinăriei „Steaua Română” a decurs conform planului. După ce a bombardat rafinăria de la Câmpina, Philip Ardery, copilot pe bombardierul nr. 42-40773, se considera norocos: „*Am scăpat pur și simplu pentru că erau ținte mai ușor de doborât. Cerul era plin de avioane muribunde, puternic avariate de AA și care au fost incendiate de*

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 73.

<sup>2</sup> Șerban-Liviu Pavelescu, *op. cit.*, p. 154.

vânătoare.”<sup>1</sup> Grupul 389 a pierdut în acest atac patru bombardiere, multe altele fiind serios avariate.

Majoritatea autorilor care au scris despre „Tidal Wave”, consideră că bombardierul *Brewery Wagon* (nr. 41-24294) din Grupul 376 *Liberandos* a fost primul avion doborât la Ploiești, la 1 august 1943. Acesta se afla la 42 km de cea mai apropiată rafinărie, zburând singur spre Ploiești. A trecut printr-un nor de ploaie, după care, ajungând deasupra obiectivului, a fost vizat de o baterie de AA – după unele surse, Bateria nr. 8 amplasată la Berceni, nu departe de Mănăstirea Ghighiu<sup>2</sup> – care i-a lovit primul motor de pe planul drept, scoțându-l din funcțiune. O ploaie de schije s-a abătut asupra *Liberatorului*, despicându-i fuzelajul în spatele navigatorului, lovind părțile laterale și botul de plexiglas. Navigatorul William M. Wright a fost atins de numeroase schije în spate, una dintre ele străpungându-i ceafa și ucigându-l pe loc. Avariat, *Brewery Wagon* a reușit să deschidă trapele și să lanseze două bombe de 1 000 livre asupra Uzinei de armament „Concordia”, producându-i avarii grave. În urma exploziilor, întreaga hală a turnătoriei a fost distrusă.

Bombardierul a fost interceptat apoi de Me-109 G-2 (nr. 14142), pilotat de căpitanul Willi Steinmann, comandantul unității I/JG.4 de la Mizil. În momentul atacului, avionul american ducea o trenă de fum, iar proiectilele trase de Steinmann l-au ucis pe bombardierul Robert Merril și i-au rănit pe John D. Palm și pe copilul William F. Love. Explozia unui proiectil de 20 mm aproape că i-a smuls jumătate din piciorul stâng lui Palm. Chiar în acele condiții dramatice, cei doi aviatori au încercat o aterizare forțată într-un lan de porumb în apropiere de localitatea

<sup>1</sup> Philip Ardery, *op. cit.*, p. 108-109.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 304.

Tătărani, aflată la sud de Ploiești. Copilotul William F. Love a acționat extincătoarele cu gheață carbonică pentru a evita o explozie a motoarelor incendiate. Începea agonia supraviețuitorilor, captivi în ceea ce mai rămăsese din *Brewery Wagon*, primul *Liberator* care ajunsese la Ploiești

Deși grav rănit, locotenentul John Dudley Palm a reușit să iasă primul din epava avionului. În urma lui au ieșit copilotul William Love și mecanicul de bord Alexander Rockinson, care au reușit să-i scoată și pe mitraliorii Dallas A. Robertson, Harold Block, Clay E. Snyder și William E. Thomson. Pentru a-i opri hemoragia, unul din membrii echipajului i-a făcut lui Palm un garou. Acesta își amintește: „După ce am zăcut acolo în lanul de porumb pentru câteva minute, a apărut un grup de soldați. Mi-am scos pistolul Colt și l-am îndreptat spre ei. Rocky mi-a spus «Oh, domnule, nu faceți asta!» M-a uimit faptul că mi-a spus «domnule», întrucât nu era obiceiul lui de a mi se adresa astfel. M-am hotărât să nu trag. Imediat în spatele nemților veneau și câțiva soldați români. I-am spus lui Rocky să meargă și să aducă pe unul dintre ei, deoarece aceștia păreau a fi prietenoși. A făcut ce i-am zis, iar aceștia s-au apropiat de mine să vadă în ce stare sunt. Câțiva soldați au rămas cu noi, iar ceilalți au plecat. Între timp, nemții au încercat să ne ia din mâinile românilor. Aceștia nu le-au permis sub nicio formă să se atingă de noi. Soldații români m-au dus apoi la o baracă din apropiere, aflată lângă un balon de baraj. De acolo puteau să mă transporte cu un camion. Cu ei se mai aflau un mitralior de la un alt bombardier, Rocky și eu. Au trecut aproape cinci ore după ce am fost doborâți până am ajuns într-un spital românesc”.<sup>1</sup>

Locotenentul John Dudley Palm a fost internat la Spitalul „Schuller” din Ploiești și operat de medicii Gheorghe Petrescu și Anastasiu-Bari, care i-au amputat piciorul stâng,

<sup>1</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 167.

salvându-i viața. Restul echipajului a fost luat în captivitate și transportat la București. Bombardierul *Brewery Wagon* a fost primul și singurul avion pierdut de Grupul 376 *Liberandos* pe teritoriul României la 1 august 1943. Majoritatea echipajelor și-au lărgat bombele unde s-a nimerit și au părăsit zona obiectivului fără pierderi.

Pe drumul de întoarcere, avionul pilotat de locotenentul Wilfred E. Hines, *Chief Wahoo* (nr. 41-24297), avariat și cu benzina pe terminate, a abandonat formația și a aterizat de urgență la Kardak, pe teritoriul Turciei neutre; toți cei zece membri ai echipajului au fost reținuți în această țară<sup>1</sup>. L-a urmat bombardierul *Ole Sarge* (nr. 42-40658), al locotenentului James I. Miller, avariat și cu unul din membrii echipajului rănit, care a aterizat la Nicosia, în Cipru, dar a revenit în Libia cinci zile mai târziu<sup>2</sup>. Restul avioanelor din Grupul *Liberandos* s-au întors la bază, după un zbor de circa 13 ore.

În schimb, Grupul 93 a suferit pierderi grele. Imediat ce s-au apropiat de Ploiești, bombardierele americane din *Ted's Travelling Circus* au fost supuse unui puternic foc antiaerian. Desprins din formația condusă de Compton și Ent, locotenent-colonelul Addison Baker a încercat să-și îndrepte bombardierele către oricare din rafinăriile ce puteau fi lovite. Aflați la bordul avionului *Hell's Wench* (nr. 42-40994), locotenent-colonelul Addison Baker, comandatul Grupul 93 și copilotul său, maiorul John Jerstad – care se oferise voluntar să participe la misiune – au continuat să zboare spre nord. Ținta aleasă de Baker era Rafinăria „Columbia-Aquila”, alocată inițial unei părți din Grupul 44. Îl urmau îndeaproape bombardierele din prima secțiune a Grupului 93, în total 21 de aparate, împărțite în

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 123.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 144.



două valuri. Primul val era condus de avionul lui Addison Baker, fiind flancat de *Euroclydon* (nr. 42-40612), pilotat de locotenentul Enoch M. Porter (aflat în dreapta) și *Utah Man* (nr. 41-24226) al locotenentului Walter T. Stewart (pe stânga). Al doilea val era condus de bombardierul *Exterminator* (41-23717) al căpitanului Hugh Roper, avându-l în stânga pe Russell Longhecker – pilotul de pe *Thunder Mug* (nr. 42-40246) – și în dreapta pe Victor Olliffe, care zbura pe *Let 'er Rip* (41-24121).

Bateriile antiaeriene românești și germane au dezlănțuit un foc infernal, schijele și proiectilele de 20 mm au lovit mai multe avioane din Grupul 93, echipajele înregistrând morți și răniți la bord. Tirul antiaerian era atât de puternic încât „nu credeam că vreunul dintre noi va scăpa viu dintr-un asemenea infern; un avion a lovit un balon de baraj și s-a dezintegrat într-un bulgăre de foc”, își amintește locotenentul Earl C. Hurt, pilotul de pe *Tarfu* (nr. 41.23810); acesta a ajuns la bază cu aparatul ciuruit de proiectile și cu doi răniți la bord, după ce atinsese cu aripa stângă cablul unui balon din barajul AA. Bombardierul *Death Dealer* (nr. 41-40611), pilotat de locotenentul Alva J. Geron, a primit mai multe lovituri în fuzelaj, fiind răniți mecanicul de bord John I. Powers, precum și mitraliorii Pravdomil Sroubek și Paul P. Daugherthy – acesta din urmă, având răni grave, nu a mai supraviețuit. Și pilotul de pe *Thunder Mug* (nr. 42-40246), locotenentul Russell Longnecker, a rămas pur și simplu uimit de tirul terestru: „cartușele și obuzele trasoare formau o perdea atât de compactă (...) încât te făcea să te gândești la o plasă pescărească făcută din frânghii aprinse. Credeam că nu ne vom mai întoarce.”<sup>1</sup>

<sup>1</sup> James Dugan, Carroll Stewart, *op. cit.*, p. 143.

La apropierea de obiectiv, bombardierul lui Addison Baker a fost lovit de tirul AA în bot și în aripa dreaptă, ceea ce a generat incendii la două motoare<sup>1</sup>. Trecând printre hornurile rafinăriei, bombardierul *Hell's Wench* și-a lansat încărcătura peste stația de pompare a șteiului. Eliberați de bombe, locotenent-colonelul Addison Baker și maiorul John Jerstad, cu flăcări la bord, au încercat să ia înălțime, dar avionul grav avariat n-a mai răspuns la comenzi și s-a prăbușit peste traversele de cale ferată din depozitul Fabricii „Creuzot”. În urma impactului, întreg echipajul și-a pierdut viața, iar cadavrele carbonizate n-au mai putut fi identificate<sup>2</sup>. Pentru curajul lor dovedit în luptă, comandantul Grupului 93, locotenent-colonelul Addison Baker și maiorul John Jerstad au fost decorați post-mortem cu „Medalia de Onoare” (*Medal of Honor*) a Congresului SUA.

Zburând în dreapta lui *Hell's Wench*, la trecerea prin barajul celei de-a doua centuri AA a fost atins și bombardierul *Euroclydon*. Lovit în rezervorul auxiliar din compartimentul bombelor, avionul pilotat de locotenentul Enoch M. Porter Jr., s-a prăbușit pe școala din satul Plopu. Au reușit să sară cu parașutele numai navigatorul Raymond P. Warner, bombardierul Jesse D. Franks Jr. și mitraliorii Charles A. Reed și James R. Vest. Din păcate pentru Jesse Franks, cei 22 de metri nu au fost suficienți pentru deschiderea parașutei.

Se pare că bombardierul a fost lovit de o baterie antiaeriană românească. Artileristul Ion Popa, căpitan în rezervă, comandantul tunului care a revendicat doborârea avionului *Euroclydon*, povestește: „...Tocmai prinsesem unul în lungul țevii, că am trecut la tun, nu mai era vorba de comandat o baterie ca la exerciții, ci obuzul, ochiul, perculatorul și explozia la

<sup>1</sup> Roger A. Frecman, *op. cit.*, p. 123.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 324-225.

*limita razei la care se împrôscau schije, încât riscam să fim făcuți bucăți de propriile noastre obuze... Și-l văd p-ăla pe care l-am nimerit în plin, era din primul val, a virat la dreapta, menținându-se în aer, și a ținut-o așa, spre Rafinăria «Unirea», unde și-a lansat bombele, apoi s-a prăbușit undeva, la marginea de sud a orașului. Chintiam de bucurie, era primul nostru american doborât și, după raid, când ne-am dus să-i căutăm epava, am văzut că purta numele de «Euroclydon». Asta a fost soarta lui...”<sup>1</sup>*

Unul din cei trei supraviețuitori, navigatorul Raymond Warner s-a trezit la marginea unui pârâu: „Mi-am revenit spre seară. Am ascuns parașuta și m-am pregătit să merg către Turcia. A trebuit să mă așez din când în când pe marginea pârâului deoarece simțeam că leșin. Mă gândeam că dacă aș fi zăcut acolo toată noaptea nu aș mai fi supraviețuit. Am mers către o casă țărănească care se afla undeva în stânga mea. S-a întâmplat să întâlnesc doi soldați care se aflau în apropiere; m-am predat lor. Aceștia m-au dus la casă.” Într-un final, Warner a fost transportat de către soldați într-o clădire unde se aflau mai mulți prizonieri americani răniți. A fost așezat într-un colț unde se aflau cei în stare gravă. Mai târziu avea să afle că acela era locul rezervat pentru cei care nu mai aveau nicio șansă de supraviețuire<sup>2</sup>.

Este posibil ca aviatorii din Grupul 93 să fie cei care au deschis focul cu mitralierele de bord asupra localității Râfov, „mitraliind în satul Moara Domnească casele oamenilor, precum și o magazie a locuitorului Stelian Mincă, rănind o fată de 19 ani în pulpa piciorului și o fetiță de patru ani. Au fost lansate bombe explozive de calibru greu în nordul satului Râfov spre stația CFR Corlătești și alte 15 bombe incendiare în marginea satului Goga spre Râfov...”<sup>3</sup>

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 321.

<sup>2</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 167.

<sup>3</sup> A.N.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, f. 242- 245.

Primul val al *Ted's Travelling Circus* trecuse, pierzând două avioane. Au urmat bombardierele din al doilea val. Echipajul *Liberatorului Jose Carioca* (nr. 42-40617), comandat de locotenentul Nicholas Stampolis, care se afla la prima misiune, a avut parte de un destin tragic. Lovit de AA în compartimentul bombelor, la șapte kilometri de țintă, avionul a mai primit încă un proiectil, care a explodat în fuzelaj, luând foc. Unele surse afirmă că după ce a trecut printr-un baraj de foc al artileriei AA, echipajele care zburau în urma lui *Jose Carioca* l-au văzut pe Stampolis cum a intrat cu bombardierul într-o clădire din incinta Rafinării „Unirea”, ieșind din ea pe partea cealaltă, cu aripile aproape smulse, continuând să se mențină în aer datorită sustentației<sup>1</sup>. Cert este că epava avionului s-a prăbușit peste clădirea penitenciarului de femei din Ploiești, ucigând 64 dintre deținuți și trei bărbați, dar și pe cei 10 membri ai echipajului<sup>2</sup>.

Bombardierul *Honkey Tonk Gal* (nr. 42-40625), pilotat de locotenentul Hubert K. Womble, a fost ultimul aparat al *Ted's Travelling Circus* care a atacat „Ținta albă V”. Pilotul își amintește cum „rezervoarele săreau în aer, avioanele se prăbușeau, iar altele erau flăcări. Nemții trăgeau cu tunurile AA de 88 mm ca și cum ar fi tras cu pușca în căprioare, iar noi eram căprioarele.” La un moment dat, „am fost loviți în aripa dreaptă în zona radio. Radio-operatorul (sergentul Howard Ford) a fost pur și simplu aruncat din scaun.” Atunci pilotul a realizat că nu vor mai putea zbura către casă. „Am pierdut un alt motor, de data aceasta pe aripa stângă”, povestește Womble. Un alt proiectil a lovit avionul, intrând pe sub punte și explodând chiar la picioarele lui: „Am fost lovit; explozia aproape că m-a aruncat în sus și m-a întors pe partea dreaptă.

<sup>1</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 327.

<sup>2</sup> A.N.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, 286-291.

*Știam că am fost rănit, dar nu simțeam nicio durere. Nu mai puteam să apăs pe pedala care controla aripile, așa că Larry (copilotul Lawrence Lancashire – n.n.) a fost cel care a controlat avionul din acel moment. Cu trei motoare distruse, trebuia să aterizăm!”<sup>1</sup> Bombardierul Honkey Tònk Gal a aterizat forțat pe un câmp, la vest de Ploiești, nu departe de aerodromul de la Strejnic. Tot echipajul a reușit să iasă din epava avionului, mai puțin bombardierul William Little care fusese prins în tunelul de sub puntea cockpitului. Rănit, pilotul Hubert Womble a fost printre primii capturați. Acesta avea să declare: „Am căzut pe un câmp și ne-am împrăștiat pe o distanță destul de mare. Mă ducea spatele și aveam arsuri pe mâini. Cu greu m-am ridicat de jos, după aterizare. Am așteptat un timp, apoi m-am îndreptat spre nord-est. M-au ajuns din urmă niște oameni care nu știau cine sunt. M-au dus la un post de jandarmi și aici m-a luat în primire un subofiter. Am rămas nedumerit că nu mă percheziționează. Primul lucru pe care l-a făcut a fost să-mi dea apă, apoi a scos o trusă de prim-ajutor și a început să-mi panseze mâinile. Am văzut în ochii lui de creștin omenia și simțul onoarei militare. M-a luat într-un vehicul și m-a dus la spital într-un oraș cu rafinării care încă erau în flăcări.”<sup>2</sup>*

Locotenentul Hubert Womble și sergentul James Barker au fost duși de jandarmi la un spital militar din Câmpina. După câteva ore, românii au reușit să-l scoată din epava avionului și pe bombardierul William Little. Grav rănit, acesta a fost transportat la spital, însă nu a supraviețuit decât șapte zile. Womble povestește: „În spital l-am întâlnit pe locotenentul William K. Little, bombardier, originar din orașul Memphis. A fost operat, dar era foarte grav rănit. Am văzut cum doctorii români au făcut tot ceea ce pu-

<sup>1</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 66.

<sup>2</sup> Valeriu Avram, *Operațiunea „Tidal Wave”*, în „Revista Jandarmeriei”, anul III, nr 15 (40)/1 august 1993, p. 3.

teau ei să facă pentru a-l salva, dar nu s-a putut face nimic.”<sup>1</sup>  
A murit la 8 august 1943.

Pierderile formației conduse de Addison Baker vor continua și pe drumul de întoarcere. Ciuruite de AA, bombardierele *Little Lady* (nr. 41-23754), al locotenentului Richard L. Wilkinson, și *Vulgar Virgin* (nr. 42-40608), pilotat de locotenentul Claude A. Turner, nu au mai putut continua zborul spre casă, aterizând de urgență în Turcia la Çorlu. În schimb, avioanele *Let 'er Rip* și *Exterminator*, după ce au scăpat de la Ploiești, s-au ciocnit în zbor deasupra Balcanilor, supraviețuind numai trei membri din echipajului celui de-al doilea bombardier<sup>2</sup>.

Din cauza erorii de orientare de la Târgoviște, avioanele din cea de-a treia secțiune – „C Force” – a *Ted's Traveling Circus* au venit dintr-o altă direcție decât fusese planul inițial de atac. *Liberatorul Duchess* (nr. 41-24147), pilotat de maiorul Ramsey Potts Jr., conducea formația de nouă bombardiere, care s-a trezit în fața Rafinăriei „Columbia-Aquila”, țintă rezervată celor din Grupul 98 *Pyramidiers*. Pentru a evita o coliziune cu alte avioane care veneau din față, echipajele aflate sub comanda lui Potts s-au îndreptat spre cealaltă rafinărie: „Astra Română”.

În apropiere de țintă, micul grup de avioane condus de Potts a fost luat în primire de bateriile antiaeriene. Tunurile de 20 mm de la sol trăgeau continuu, tirul devenise năucitor și mii de proiectile urcau spre cer, în timp ce zborul bombardierelor americane prin barajul de foc devenise cumplit. Sergentul mitralior Louis Smith de pe bombardierul *Duchess* rememorează acele momente: „Mi se părea că veneam la aterizare, chiar dacă mă gândeam că zburăm prea repede și prea jos. L-am auzit pe operatorul-radio care

<sup>1</sup> *Ibidem*.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 124.

a strigat: «Baloane, baloane, baloane!», iar răspunsul maiorului Potts a fost: «La naiba cu ele!». Proiectile trase de bateriile AA de la sol l-au rănit pe mitraliorul lateral Edward L. Bagby. Potts și copilul său, Robert Timmer, au ridicat avionul pentru ca bombardierul să poată lansa încărcătura, după care au coborât și au mărit viteza, să părăsească cât mai repede zona rafinăriei<sup>1</sup>. La bordul bombardierului *Ready & Willing* (nr. 41-24109), pilotat de căpitanul John P. Roche, a izbucnit un incendiu, care a fost însă stins. Mecanicul de bord Fred Anderson a reușit să astupe o conductă spartă care transporta benzina la motoare chiar în condițiile în care o schijă i-a distrus toți dinții din față, suportând dureri atroce. Proiectilele de 20 mm care au explodat la bord i-au rănit și pe locotenent-colonelul Willis E. Beightol – care zbura în calitate de observator –, pe navigatorul Hal E. Bilyeu și pe mitraliorul aflat în turela superioară<sup>2</sup>.

Prima victimă a secțiunii conduse de maiorul Potts a fost sergentul mitralior Leicester D. Havens de pe bombardierul *Jersey Bounce* (nr. 42-40609), care zbura în spatele lui *Duchess*. După unele surse, acesta ar fi chiar primul american mort la Ploiești în ziua de 1 august 1943. Atacat înainte de țintă, se pare, de IAR-ul 80 pilotat de sublocotenentul av. Carol Anastasescu din Grupului 6 Vânătoare<sup>3</sup>, Leicester, care se afla în turela dorsală, a fost ucis instantaneu. Agonia lui *Jersey Bounce* abia începea. Lovit în bot de proiectilele trase de la sol, cu două motoare incendiate și planul stâng măcinat de trasoare, pilotul Worthy A. Long a încercat, imediat după lansarea bombelor, o aterizare forțată lângă Rafinăria „Vega”, la Ploieștiori. La impactul cu solul, botul s-a rupt din fața parbrizului, rostogolindu-

<sup>1</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 67.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 137-138.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 124.

se înaintea avionului. Au supraviețuit pilotul Worthy A. Long, copilotul John O. Lockhart, navigatorul Norman C. Adams și mitraliorul Ignatius J. Diecidue. Sergenții Marion J. Szaras și Maurice J. Peterson au fost grav răniți și au decedat la scurt timp după impact, fiind îngropați în Cimitirul Eroilor din Ploiești. Supraviețuitorii au fost prinși și ținuți sub pază la o baterie AA din apropiere. Locotenentul Norman Adams, căruia auzul nu i-a revenit decât după trei zile, avea să-și amintească că au fost duși la un post de prim-ajutor, unde se aflau alți aviatori americani răniți<sup>1</sup>.

Al doilea avion pierdut de secțiunea condusă de maiorul Ramsey Potts a fost bombardierul *The Lady Jane* (nr. 42-40804), pilotat de locotenentul William E. Meehan Jr. În timp ce se îndrepta spre obiectiv, acesta a fost lovit în plin de tirul artileriei antiaeriene. Pilotul a încercat o aterizare forțată, dar la contactul cu solul aparatul s-a dezintegrat. A scăpat cu viață numai sergentul mitralior Laurence A. Yates Jr., ceilalți nouă membri ai echipajului pierzându-și viața<sup>2</sup>.

Unele amănunte în legătură cu soarta acestui bombardier ni le oferă locotenent-colonelul M. Schipor, comandantul Legiunii de Jandarmi Prahova în raportul său secret, trimis în ziua de 5 august 1943 Comandamentului Inspectoratului General al Jandarmeriei. Iată ce nota acesta la punctul 8: „...*Pe raza postului de jandarmi Ploieștiori, au căzut două avioane inamice și anume: unul la nord-est de Ploiești, în imediata apropiere a șoselei naționale Ploiești-Buzău, iar al doilea tot la nord-est de Ploiești, la o distanță de 300 m de oraș și 400 m de șoseaua națională Ploiești-Buzău, ambele între orașul Ploiești și albia râului Teleajen. Avioanele au fost complet distruse, pe unul se mai putea citi nr. 40804-X (nr. 42-40804,*

<sup>1</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 68.

<sup>2</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 58.



care era scris pe deriva bombardierului *The Lady Jane* – n.n.). S-au putut identifica 11 cadavre carbonizate ale aviatorilor americani, care au fost ridicate de Garnizoana Ploiești. Primii care au sosit la aceste avioane au fost militarii germani, care au instalat santinele și apoi au sosit și militarii Diviziei (române) 18 Munte, care au instalat santinele; ulterior s-a mai instalat și câte o santinelă din partea postului local de jandarmi. De la unul din cele două avioane s-au ridicat o parașută și un pistol, de către șeful postului de jandarmi Bucov, care au fost înaintate Legiunii, iar Legiunea (de Jandarmi Prahova – n.n.) cu raportul nr. 26899/2.08.1943 le-a înaintat Diviziei 18 Munte. Un militar german, care a venit cu motocicleta WH.20505, a ridicat un porthart, un ceas, un portmoneu și casca de zbor din capul unui pilot aviator american care fusese mai puțin ars. În ziua de 2 august 1943 de la ambele avioane s-a ridicat câte o mitralieră, iar de la unul și un aparat de fotografiat de domnul colonel Protopopescu din Ministrul Aerului...”.<sup>1</sup>

O salvă de 20 mm a lovit în plin și avionul *Hell's Angels* (nr. 42-40781) pilotat de tânărul locotenent Roy C. Harms, originar din Grafton, statul Wisconsin. Fiind incendiat în zona mitralierilor laterali, datorită lovirii rezervoarelor auxiliare din compartimentul bombelor, pilotul a încercat să ridice avionul la 100 metri, pentru a se putea sări, dar s-a prăbușit pe o mică colină, la Chițorani, lângă Rafinăria „Unirea Speranța”. Singurul supraviețuitor a fost mecanicul de bord Jack J. Reed, care a reușit să sară înainte ca avionul să se prăbușească. „Nu știu cum am scăpat. Mi-aș fi dorit însă să fi căzut și să fi murit cu acei oameni viteji care nu au vrut să sară”<sup>2</sup>, afirma cu regret acesta.

Bombardierul *Pudgy* (nr. 41-42613) al lui Milton Telster a fost lovit de AA în aripă și în motorul nr. 2, dar a

<sup>1</sup> A.N.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, f. 290.

<sup>2</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 68.

putut să-și lanseze bombe. A reușit să se îndepărteze de țintă, dar fost atacat, la 90 km sud-vest de Ploiești, de aviația de vânătoare. Revendicat de adjutantul av. Gheorghe Cocebaș din Grupul 6 Vânătoare, dar și de piloții germani din I/JG 4<sup>1</sup>, bombardierul a aterizat forțat într-un lan de porumb la Ogrezeni, în județul Ilfov, după care a explodat, arzând împreună cu șase din membrii echipajului. Au reușit să iasă din epava avionului pilotul Milton Teltser, copilul Wilmer Bassett, observatorul Willard Beaumont și mitraliorii Robert Locky și Francis Doll. Sătenii, sosiți la locul catastrofei, au vrut să-i linșeze pe cei rămași în viață crezând că sunt aviatori ruși, dar au fost salvați la timp de un oficial al comunei, care i-a transportat la cârciuma din sat. Supraviețuitorii echipajului bombardierului *Pudgy* au devenit un motiv de curiozitate pentru locuitorii din Ogrezeni, care s-au strâns să-i vadă. Sergentul Robert Locky povestește: „Cineva mi s-a adresat în engleză și mi-a spus că suntem în centrul atenției. Oamenii din zonă veneau și se uitau la prizonierii americani răniți. Același persoană mi-a spus că el este proprietarul și m-a întrebat: «Ce mai fac Tigrii din Detroit?» Era un fost muncitor de la uzinele Ford.”<sup>2</sup>

Cea de-a doua secțiune a *Ted's Travelling Circus* avea să se întoarcă la bază cu numai patru avioane. Majorul Ramsey Potts, aflat bordul lui *Duchess*, atacase Rafinăria „Astra Română” cu nouă bombardiere; patru din cele treisprezece cu care decolase în formație abandonaseră misiunea din diverse motive. Patru au fost doborâte pe teritoriul României: *Jersey Bounce* (nr. 42-40609), *The Lady Jane* (nr. 42-40804) – ambele căzute la Ploiești; *Hell's Angels* (nr. 42-40781) – la Chițorani; *Pudgy* (nr. 41-42613) – la Ogrezeni. Al cincilea aparat din formație, *Jo-Jo's Special Delivery*

<sup>1</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 84.

<sup>2</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 168.

(nr. 41-24230), pilotat de maiorul Ralph J. McBride, avea să fie interceptat de piloții germani din Grupul IV./JG 27, la vest de Cefalonia, fiind doborât cu tot cu echipaj în Marea Ionică. Astfel, la bazele din nordul Africii s-au întors numai patru dintre ele: *Duchess* (nr. 41-24147) – maior Ramsey Potts, *Ready & Willing* (nr. 41-24109) – căpitan John Roche, *Thar She Blows Again* (nr. 42-40127) – căpitan Charles Merrill și B-24 nr. 41-23711 – locotenent Cleveland Hickman<sup>1</sup>. În total, pierderile Grupului 93 s-au ridicat la treisprezece bombardiere, dintre care opt căzuseră pe teritoriul României.

Celelalte două grupuri – 98 și 44 –, conduse de colonelul John *Killer* Kane, au sosit în zona Ploieștiului în momentul în care prima formație se refăcea pentru drumul de întoarcere spre bazele de la Benghazi. Spre deosebire de Compton, Kane zburase corect până la Florești, și de aceea mai recuperase din timp; în acele momente formația lui Compton se întorcea de la București. De la Florești, Grupul 98 mai avea de parcurs până la obiectiv aproximativ 25 km pe direcția sud-est. În dreapta lui Kane zbura Grupul 44 Bombardament *The Flying Eight Balls*, comandat de colonelul Leon Johnson, aflat la bordul avionului *Suzy Q* (nr. 41-23817). După unele surse<sup>2</sup>, se pare că, între cele două grupuri și paralel cu traiectul lor, se afla calea ferată pe care opera un tren AA german blindat – poreclit „Omida” –, aflat sub comanda căpitanului Joseph Brem.

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 65.

<sup>2</sup> Primii care au vehiculat ideea folosirii unui tren blindat AA la Ploiești, la 1 august 1943, au fost autorii americani James Dugan și Carroll Stewart în cartea lor *Ploesti. The Great Ground Air Battle of 1 August 1943*, apărută în 1962. Alții autori au preluat această informație, astfel încât în majoritatea lucrărilor despre „Tidal Wave” apare menționat acest tren AA blindat german, care ar fi interceptat bombardierele din Grupurile 98 și 44.

În cele zece vagoane trase de o locomotivă blindată, bateriile AA erau perfect camuflate, încât din avion părea un tren de marfă obișnuit. Numai că pereții vagoanelor se glisau și apăreau țevile tunurilor, cele mai periculoase, în situația dată, fiind cele automate, de calibru 20 mm, care se roteau circular și trăgeau din orice poziție. Conform acestorași surse, trenul AA german se pusese în mișcare și patrula în zona Florești–Ploiești, cu tunurile pregătite pentru tragere, în momentul în care au apărut bombardierele din cea de-a doua formație. În vizorul artileriștilor germani au intrat mai multe cvadrimotoare americane, care zburau paralel cu calea ferată care ducea spre Ploiești. Căpitănelul Joseph Brem, comandantului trenului antiaerian a urmărit cele două grupuri de bombardament. A început un duel între artileriștii din tren și mitraliorii de la bordul avioanelor, care au replicat cu mitralierele lor de calibru 12,7 mm, reușind în cele din urmă să perforzeze cazanul locomotivei, astfel că trenul a rămas în urmă.<sup>1</sup>

În cazul de față, considerăm că este vorba de o exagerare, întrucât documentele americane, întocmite după raid, nu menționează nimic despre o luptă directă purtată între echipajele participante la misiune și un tren AA german blindat<sup>2</sup>. Cu toate acestea, existența unor baterii AA, amplasate pe platforme de cale ferată, pe două trenuri, staționate în gările Buda și Crângul lui Bot, nu poate fi negată. Nu știm în ce măsură aceste trenuri AA au fost folosite la 1 august 1943, cu atât mai mult ca unul dintre ele să fi fost implicat într-o luptă directă cu cele două grupuri, 98 și 44.

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 81.

<sup>2</sup> Conform rapoartelor americane, numai câteva echipaje din Grupul 98 au raportat, după misiune, că au văzut baterii a.a. amplasate pe platforme de cale ferată, dar niciun echipaj din Grupul 44.

Când echipajele Grupului 98 au ajuns deasupra obiectivului, complexul „Astra Română” era deja în flăcări după ce fusese lovit de cea de-a doua secțiune a *Ted's Travelling Circus*, condusă de maiorul Potts. Cerul era acoperit de flăcări și fum, fiind imposibilă menținerea formației grupate dacă s-ar fi îndreptat spre altă țintă. Colonelul Kane nota în jurnalul său: „*Ăsta a fost norocul nostru, să ajungem acolo în mijlocul unei furtuni de nedescris, încât nu mai vedeam nimic în fața noastră*”<sup>1</sup>. Din acest motiv, comandantul Grupului 98, aflat la bordul bombardierului *Hail Columbia*, a decis să-și lanseze bombele asupra aceleiași ținte.

Primul val (secțiunea „A”) al Grupului 98, format din numai șase aparate<sup>2</sup>, a fost întâmpinat cu un foc puternic de la bateriile AA româno-germane de la sol. Cu aproape un minut înainte de țintă, *Liberatorul Hadley's Harem* (nr. 41-24311), care zbura în stânga avionului pilotat de colonelul Kane, a fost atins de proiectilele trase de la sol, care l-au ucis pe loc pe bombardierul Leon M. Storms și l-au rănit pe navigatorul Harold Tabacoff. O altă lovitură a scos din funcțiune motorul nr. 2, iar avionul pilotat de Gilbert. B. Hadley și James R. Lindsey nu mai putea continua drumul spre casă. Cei doi piloți au decis să zboare către Cipru, însă, deasupra mării, un alt motor a cedat și avionul s-a îndreptat spre Turcia. *Haremul lui Hadley* a reușit să se strecoare până în apropiere de coastele Turciei, unde a amerizat, scufundându-se rapid. Pilotul Gilbert Hadley, copilul James Lindsey și bombardierul Leon Storms și-au pierdut viața. Ceilalți membri ai echipajului au reușit să

<sup>1</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 82.

<sup>2</sup> Inițial, au decolat 10 avioane, unul s-a prăbușit la decolare (*Kikcapoo*, pilotat de locotenentul Robert J. Nespor) și trei s-au întors prematur la bază (*Rowdy II*, *Rosie Wrecked 'Em*, *Big Operator*).

se salveze, ajungând în Turcia, unde au stat în captivitate până la terminarea războiului. În 1995, o parte din avionul „Hadley's Harem” a fost scos la suprafață, fiind expus și astăzi la Muzeul „Rahmi M. Koç” din Istanbul<sup>1</sup>.

În stânga lui *Hadley's Harem* zbura bombardierul *Raunchy* (nr. 41-11819). Lovit de antiaeriană, avionul pilotat de locotenentul Samuel R. Nelly a reușit să-și lanseze bombe, dar a atins cablul unui balon de protecție, care a declanșat explozibilul atașat de el și a dus la plierea aripii. La contactul cu solul, *Raunchy* s-a rupt pur și simplu în două, supraviețuind doar mitraliorul Nick A. Allen și radiooperatorul William W. Schiffmacher. Acesta din urmă avea să-și amintească: „*Antiaeriana trăgea din ambele părți ale avionului nostru. Foc pretutindeni. Am lansat bombe. Următorul lucru pe care mi-l amintesc era că ajunsesem deja la pământ. Zăceam între două părți din fuzelajul distrus al avionului. Totul ardea. Sub mine se afla corpul unuia dintre mitraliori. Nu știu cine era. Pielea de pe mâini devenise neagră, plesnind ca la un pui prăjit. Nu simțeam nicio durere. Eram paralizat de la brâu în jos... Nu era niciun semn de viață în jurul meu. M-am târât afară, câmpul era în flăcări, dar am reușit să ajung într-un loc sigur. M-am tras ținându-mă de un gard de sârmă ghimpată și m-am rostogolit pe o colină până într-un pârau. Apa mi-a stins hainele care încă ardeau...*”<sup>2</sup> Grav rănit, Schiffmacher a leșinat din cauza durerilor: „*Când m-am trezit eram întins cu capul pe malul pâraului. Eram înconjurat de soldați germani care m-au dezbrăcat și m-au pus într-o motocicletă cu ataș, transportându-mă la un spital de campanie. Mi-au spus că acolo erau grajdurile regale. M-au așezat într-un staul, după care mi-au pansat rănile...*”<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 130.

<sup>2</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 86-87.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 168.

O soartă similară a avut și bombardierul *Tagalong* (nr. 41-24197), care zbura în extrema stânga a primei secțiuni. Lovit de AA, cu două motoare în flăcări, avionul s-a prăbușit la aproximativ cinci kilometri de Rafinăria „Astra Română”. Sergentul mitralior Delmar M. Schweigert povestește ultimele clipe ale avionului pilotat de Ralph V. Hinch: „*Ne-au lovit un motor; apoi în coadă, după care în alt motor. Ne-am prăbușit într-un lan de porumb*”. Schweigert, împreună cu mitraliorii Robert E. Coleman, Harry G. Baughn, Donald G. Wright și mecanicul de bord Robert F. Mead au reușit să se salveze prin trapa de urgență din spatele avionului. Schweigert l-a găsit pe copilul Charles C. Barbour, zăcând pe pământ cu hainele arse pe el și l-a îndepărtat de avion înainte ca acesta să explodeze. A fost ultima dată când l-a văzut în viață<sup>1</sup>. Nu a supraviețuit, la fel ca pilotul Ralph V. Hinch, navigatorul James G. Taylor, bombardierul Stanley J. Samoski și radiooperatorul Paul F. Eshelman, care au pierit în epava bombardierului. Pentru ceilalți membri ai echipajului începea calvarul prizonieratului.

Primul val comandat de colonelul Kane a suferit pierderi grele. Numai trei avioane au scăpat în aceea zi de la Ploiești: *Hail Columbia*, pilotat de Kane, *The Square*, al locotenentului Royden L. Lebrecht, și *Sad Sack*, de sub comanda locotenentului William D. Banks; toate trei au aterizat în Cipru<sup>2</sup>.

Cel de-al doilea val (secțiunea „B”), format din zece avioane, condus de maiorul Herbert I. Shingler Jr., aflat la manșa bombardierului *Fertile Myrtle* (nr. 41-24023), a fost mult mai norocos. Un singur bombardier a rămas în aceea zi la Ploiești: *Boiler Maker II* (nr. 41-23782), pilotat de The-

<sup>1</sup> James Dugan, Carroll Stewart, *op. cit.* p. 169.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 144.

odore Helin. Acesta a fost lovit de AA în motoarele 2 și 3 și, după ce și-a lansat bombe, a atins un horn al Rafinăriei „Astra Română”, fiind nevoit să aterizeze forțat la nord de satul Trestieni. Despre soarta echipajului documentele românești ne oferă următoarele amănunte: „Echipajul, în totalitate, a scăpat teafăr, fiind capturat de militari români. Toți cei 10 aviatori americani ce formau echipajul avionului au fost luați prizonieri numai în cămașă și pantaloni. Jandarmii postului, conduși de șeful Secției de jandarmi Drăgănești, ajutat de Garda cetățenească, i-au înconjurat și i-au somat să se predea, în care timp au sosit și câțiva soldați germani de la o baterie din apropiere și s-a prins întreg echipajul și [a fost] trimis cu o mașină germană la Ploiești. La Bucov, mașina a fost oprită și comandantul german i-a luat în primire dând dovada respectivă. Din primul moment s-a instalat santinelă de către postul de jandarmi Dumbrava, precum și din partea artileriei AA române. Din avion nu s-a ridicat nimic, iar aviatorii din echipaj, la coborâre, au aruncat în apropierea avionului următoarele obiecte: o geantă de piele, un fular kaki, o flanelă de lână, una pereche de ochelari pentru bord, una capelă cu vizieră, una pereche de mănuși de piele, un aparat radio-recepție de bord, una porthartă, 10 hărți diferite, un receptor cască, un carnet de bord. Toate au fost înaintate Diviziei 18 Munte cu raportul nostru nr. 6763/1 august 1943.”<sup>1</sup>

Sergentul Harry Opp, radiooperator pe Boiler Maker II, avea să-și amintească: „Am reușit să ne îndepărtăm circa 100 de metri când au început să tragă în noi. Eram încă în lanul de porumb și nu mai aveam nicio speranță de scăpare. Nu știu cât de înalt era porumbul, dar sunt sigur că până atunci mi-au putut vedea mâinile în aer. În acel moment am renunțat. Doamne, era cel mai urât sentiment din lume. Să devin prizonier era ultimul lucru la care mă gândisem. În luptă, întotdeauna îți imaginezi că

<sup>1</sup> A.N.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, f. 287.



ceilalți vor fi doborâți”<sup>1</sup>. Capturați, membrii echipajului au fost duși spre o destinație necunoscută. Harry Opp nota: „Nu-mi amintesc cât am mers. Ne aflam încă în stare de șoc după ce fusesem doborâți. Eram atât de confuzați, încât nu știam ce o să se întâmple cu noi”. Prima oprire a fost la un adăpost unde se aflau ținuți sub pază alți prizonieri americani. Au fost întrebați dacă puteau recunoaște pe vreunul din ceilalți aviatori capturați. Harry Opp nu a recunoscut pe nimeni, însă imaginea oribilă a acelor oameni răniți nu avea să o uite niciodată<sup>2</sup>.

Epava avionului *Boiler Maker II* a fost vizitată de mai multe oficialități, după care s-a luat decizia ca acesta să fie reparat și repus în stare de zbor. Astfel, la 15 septembrie 1943, o echipă de lucrători de la uzina IAR-Brașov s-a deplasat la Trestieni, unde, sub îndrumarea inginerului aviator Dudu Frim, a început lucrul. Bombardierul a fost gata de zbor la sfârșitul lunii decembrie, devenind astfel primul B-24 *Liberator* care va zbura sub înmatriculare românească.

Alături de *Boiler Maker II*, din cea de-a doua secțiune a Grupului 98, un alt bombardier a fost pierdut pe drumul de întoarcere. Este vorba de *The Cornhusker* (nr. 42-40322), pilotat de locotenentul Ned McCarty. Acesta a fost doborât de vânătorii germani din IV./JG 27 la nord-vest de Cefalonia, iar întreg echipajul a pierit în valurile Mării Ionice<sup>3</sup>.

Din cel de-al treilea val (secțiunea „C”), condus de locotenent-colonelul Julian N. Bleyer pe *Nightmare* (nr. 41-11896), din zece avioane numai opt au ajuns la Ploiești; *Prince Charming*, pilotat de căpitan Thomas W. Bennett, și *Shanghi Lil* al locotenentului Carl S. Looker abandonaseră

<sup>1</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p.168.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 129.

misiunea, primul întorcându-se la bază, iar cel de-al doilea aterizând de urgență în Sicilia<sup>1</sup>. În raportul de după misiune, locotenent-colonelul Bleyer descria infernul prin care a trecut grupul său: „...*Deasupra țintei, un B-24 roz, din secțiunea frontală, a virat la stânga noastră și a explodat. Coadă i s-a desprins. Avionul s-a prăbușit la un sfert de milă de obiectiv. Un alt B-24 roz a ieșit din fumul compact în fața noastră, cuprins de flăcări. Imediat după ce și-a lansat bombe, a lovit cu aripa stângă pământul și a explodat. Un al treilea B-24 roz, din secțiunea care zbura în stânga, a scos prin fereastra din dreapta o flacără subțire, după care, pe neașteptate, a explodat în aer, transformându-se într-o sferă de foc. În același timp, tot în stânga, un alt B-24 a acroșat cu aripa dreaptă un obstacol și a explodat. Părăsind obiectivul, un al cincilea B-24, atacat de vânătoare și incendiat, a încercat să cabreze, dar aripa i s-a desprins de fuzelaj, avionul intrând imediat în vrie și prăbușindu-se...*”<sup>2</sup>. La bordul avionului său se afla singurul operator cinematografic profesionist, sergentul Jerry J. Joswick, care a înregistrat pe peliculă desfășurarea Operației „Tidal Wave”. Imaginile surprinse de acesta, prin ineditul lor, aveau să fie reproduse ulterior în mai toate filmele de război care au povestit despre *US Air Force*.

Secțiunea condusă de Bleyer a pierdut deasupra țintei trei avioane. Primul era bombardierul *Boots* (nr. 42-40313), pilotat de locotenentul Lawrence E. Murphy, care, lovit de AA, a căzut pe un tren de muniții, la doi kilometri de Rafinăria „Unirea”. Din acest avion s-au salvat numai mitraliorii Halord N. Yost și Thomas J. McGrath, care au sărit cu parașuta la joasă înălțime. Al doilea era bombardierul *Four Eyes* (nr. 42-40655) al locotenentului Lawrence Hadcock, care a fost lovit de AA și s-a pulverizat cu tot cu

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 135.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 349.

echipaj deasupra obiectivului. Unele echipaje au raportat că l-au văzut intrând în fumul exploziilor, de unde nu a mai ieșit, probabil lovind un horn al Rafinăriei „Unirea”<sup>1</sup>. Al treilea era bombardierul B-24 nr. 42-41007 pilotat de locotenentul Clarence W. Gooden. Lovit de AA, acesta a luat foc, prăbușindu-se pe o aripă lângă Rafinăria „Astra Română”. Au scăpat numai copilotul Jerome D. Savaris și sergentul mecanic Michael J. Trick. Savaris, care sărise de la aproape 30 metri, a aterizat într-un câmp. Era puțin amețit și îl dureau spatele de la contactul dur cu solul. După ce s-a eliberat de parașută, a încercat să se ascundă. Atunci a văzut o mulțime de oameni care veneau spre el și a încercat să fugă, dar și-a dat seama că era înconjurat. Prins la mijloc de mulțimea furioasă de țărani care credeau că era un aviator rus, Savaris a încercat să le explice că era american, dar fără niciun rezultat. Savaris își amintește că o femeie furioasă a țipat la el în românește și l-a scuipat. *„O namilă de om m-a împins jos. Avea în mână un topor. Mulțimea s-a dat la o parte să-i facă loc, iar el a aruncat toporul lovindu-mă în picior. Apoi l-a ridicat de jos și m-a lovit din nou cu coada aceluia blestemat de topor. Mi-am pierdut cunoștința. Când mi-am revenit, oamenii erau încă acolo, certându-se între ei. Unul avea o funie, altul o pușcă și mai era și cel cu toporul. Alții aveau furci și bâte. Se certau între ei în ce fel să mă ucidă. Eram în stare de șoc, dar situația mi s-a părut amuzantă așa că am început să râd. Acest lucru i-a enervat și mai rău. Doi soldați germani și-au făcut loc în mulțime tocmai la timp ca să mă salveze. Și-au fluturat puștile și au amenințat mulțimea până s-a dat la o parte. În apropiere era un car cu boi. M-au pus în el și m-au dus la Ploiești.”*<sup>2</sup>

Din cele opt avioane de sub comanda locotenent-colonelului Julian N. Bleyer, doar trei s-au întors seara la

<sup>1</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 86.

<sup>2</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 169.

Benghazi: *Nightmare* (nr. 41-11896), *Northern Star* (nr. 41-11921) și *Sneezy* (nr. 41-23795). Bombardierele *The Witch* (nr. 41-11840), pilotat de locotenentul Julian T. Darlington, și *Snow White and the Seven Dwarfs* (nr. 42-40364), al căpitanului James A. Gunn, au căzut pe drumul de întoarcere, în Bulgaria<sup>1</sup>. Ambele avioane purtau numele personajelor lui Walt Disney din desenele animate apărute în 1938 care ecranizau povestea fraților Grimm – „Albă ca Zăpada și cei șapte pitici”.

Având ca obiectiv Rafinăria „Orion”, cel de-al patrulea val (secțiunea „D”), comandat de maiorul Delbert H. Hahn de la bordul lui *Black Jack* (nr. 41-23661), a ajuns la Ploiești cu toate cele zece *Liberatoare*. Locotenentul Robert W. Sternfels, care pilota bombardierul *The Sandman* (nr. 42-40402), aflat în dreapta formației conduse de Hahn, povestește: „În timp ce zburam de-a lungul căii ferate, am văzut că ținta noastră era în flăcări. Nu trebuia să ardă. Noi trebuia să ajungem primii acolo. Dar cineva bombardase ținta înaintea noastră. Fumul se ridica spre cer și se vedea focul care ardea cisternele de petrol. Era cumplit. Am ridicat privirea. În fața mea era un cablu. Nu există cabluri când zbori la altitudinea asta decât dacă sunt baloane de protecție deasupra. Am aplecat puțin avionul spre stânga și acesta (cablul – n.n.) a alunecat pe partea dreaptă a fuzelajului. Elicea din dreapta a prins cablul și l-a rupt. Mi-am continuat drumul și am aruncat bombe”. În fumul des, bombardierul David Polaschek a lansat bombe și avionul a săltat în sus, semn că încărcătura mortală fusese lansată: „Când arunci bombe, avionul se ridică, fiindcă devine mai ușor. Deci, avionul s-a ridicat ușor și atunci am știut că bombe au fost aruncate. Când am ieșit din fum, în fața mea erau trei coșuri de furnal, mai înalte decât altitudinea la care eram eu. Nu

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 129.

voiam să le lovesc, așa că am aplecat avionul spre stânga, m-am înălțat și am trecut peste coșurile furnalelor.”<sup>1</sup> După ce a ieșit din zona obiectivului, Sternfels a executat un viraj ascensional pentru a se alătura bombardierului *Hail Columbia*, al colonelului John Killer Kane. În acel moment, un aparat de fotografiat automat instalat la bordul avionului *Sneezy*, pilotat de locotenentul Donald G. Johnson, l-a surprins pe peliculă pe *The Sandman* care se îndepărta în viteză de Rafinăria „Astra Română” cuprinsă de flăcări<sup>2</sup>. Fotografia avea să devină una din cele mai cunoscute și reprezentative imagini ale atacului de la 1 august 1943.

Din această secțiune, numai șase avioane aveau să întoarcă la bază. Primul doborât a fost bombardierul *Air Lobo* (nr. 42-40312), pilotat de locotenentul John B. Thomas. Lovit de antiaeriană, pilotul a încercat o aterizare forțată, dar aparatul s-a angajat pe aripa stângă și a luat foc. Avionul a căzut la câțiva kilometri de Rafinăria „Astra Română”, singurul supraviețuitor fiind navigatorul Robert D. Nash, care, în mod miraculos, a scăpat fără nicio zgârietură<sup>3</sup>.

Al doilea a fost *Lil'Joe* (nr. 41-11886), pilotat de tânărul locotenent Hussey P. Lindley, originar din Phoenix, Arizona. La două ore de la decolare, avionul pierduse o parte din benzină, dar a continuat zborul. Ajuns aproape de Ploiești, *Lil'Joe* a căzut victimă apărării AA. Lovit în rezervoarele auxiliare, bombardierul a luat foc, angajându-se de la 30 metri, înălțime de la care majoritatea echipajului a sărit cu parașutele. Mitratorii Roy A. Heisner, James E.

<sup>1</sup> Interviuul a fost acordat de Robert Sternfels lui Nicholas Dimăncescu în 2010 și difuzat în filmul documentar *Knights of the Sky. Air war over Romania*.

<sup>2</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 83.

<sup>3</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 86.

Turner și Joseph Brown au supraviețuit saltului, dar s-au ales cu mai multe fracturi. Pilotul Lindley Hussey și radiooperatorul Edmond Terry au rămas în avion. Două zile mai târziu, Hussey s-a trezit într-un spital, cu fracturi la umăr, craniu, coaste și cu picioarele pline de schije. Sergentul Terry, grav rănit, scăpase și el cu viață. Conform declarațiilor lui Hussey, cei doi au mers, în starea care erau, până au ajuns la un post de prim-ajutor, unde s-au predat. Era singurul lucru de care își mai amintea<sup>1</sup>. Avionul său a fost găsit la sud-est de Ploiești, lângă Tătărăni. Întrucât i s-a găsit trupul, a fost socotită ca certă moartea mitraliorului dorsal Roy E. Carney. În schimb, la reconstituirea echipajului, copilotul Donald Jenkins, navigatorul Philip E. Nelson, bombardierul Alan E. Petersen și mecanicul de bord Lloyd T. Fowler au fost declarați dispăruți<sup>2</sup>.

Cel de-al treilea era bombardierul *Old Baldy* (nr. 42-40102), care, după bombardarea Rafinăriei „Astra Română”, a fost lovit în plin de Bateria nr. 86 *Voinicul*. Avionul pilotat de locotenentul John J. Dore Jr. s-a prăbușit în flăcări peste bateria românească, ucigându-i pe toți cei șapte artileriști care deserveau tunul de 88 mm (comandant – căpitanul Cosmin Istrate, încărcător Gheorghe Bailă, ochitor Ioan Cărlan și servanții Alexandru Părtică, Constantin Bisdadea, Tudor Gheaur și Păun Oțet) –, dar și întreg echipajul bombardierului (pilotul John J. Dore Jr., copilotul John B. Stallings, navigatorul Worthington A. Franks, bombardierul Joseph E. Finneran, mecanicul de bord Frank A. Norris, radiooperatorul Max W. Lower și mitraliorii Stanley R. Packer, Ray L. Gleason, Joseph R. Iosco și Wesley L. Jones)<sup>3</sup>. La marginea șoselei de centură

<sup>1</sup> James Dugan, Carroll Stewart, *op. cit.* p. 173.

<sup>2</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 72.

<sup>3</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 71.

care trece pe la sud-est de Ploiești, în apropiere de Mănăstirea Ghighiu se află și astăzi o cruce de piatră care amintește de cei șapte eroi artileriști ai Bateriei *Voinicul* peste care s-a prăbușit avionul *Old Baldy*.

Al patrulea avion pierdut de secțiunea condusă de maiorul Delbert Hahn a fost *Liberatorul Maternity Ward* (nr. 42-40663), pilotat de locotenentul John V. Ward. După unele surse<sup>1</sup>, avionul ar fi aterizat forțat pe izlazul comunei Bărbuceni din Ilfov și, la contactul cu solul, muniția rămasă la bord a făcut explozie, ucigând toți membrii echipajului, care au fost înmormântați în Cimitirul Eroilor din Ploiești. Totuși, avionul pilotat de John Ward a căzut pe drumul de întoarcere, fiind doborât de piloții germani din IV./JG 27 în Marea Ionică. Mai mulți membri din echipaj au ieșit din avion, însă numai pilotul John Ward și copilotul Andrew Anderson au ajuns în viață pe insula Kithira, după 15 zile petrecute pe mare<sup>2</sup>.

Din ultima secțiune a Grupului 98 – al cincilea val –, din opt avioane, numai cinci au ajuns la Ploiești: *The Vulgar Virgin* (nr. 41-21198) – căpitan Taylor C. Wallace, B-24 nr. 42-40991 – locotenent James A. Deeds, *Yen Tu* (nr. 42-40520) – locotenent Edward T. McGuire, *Jersey Jackass* (nr. 41-11776) – locotenent John J. McGraw și *Semper Felix* (nr. 41-24246) – locotenent August W. Sulflow. Bombardierele *Skipper* (nr. 41-23733), pilotat de căpitanul George Colchagoff, *Baby* (nr. 41-24026), al sublocotenentului Francis E. Weisler, și *Edna Elizabeth* (nr. 41-11620), la manșa căruia se afla locotenentul James G. Haverty, abandonaseră misiunea prematur. Acestea trei aveau să fie singurele întoarse la bază, întrucât cele cinci care au ajuns la Ploiești au rămas pe solul românesc.

<sup>1</sup> Vezi Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 349-350.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 129.

Avionul *The Vulgar Virgin* (nr. 41-21198), pilotat de căpitanul Taylor C. Wallace, care conducea secțiunea, a fost lovit în plin de o salvă de 20 mm trasă de AA. Cu foc la bord, bombardierul s-a prăbușit lângă pădurea Românești, aflată la zece kilometri de Ploiești<sup>1</sup>. Conform mărturiilor unor echipaje, au fost zărite mai multe parașute desprinzându-se de avion, înainte de impact, însă numai pilotul Wallace Taylor a fost găsit în viață. Cu arsuri pe față și pe mâini, acesta a fost capturat de soldații unei baterii AA, care i-au pansat rănila și l-au trimis la un post de prim-ajutor<sup>2</sup>.

Lovit direct de AA deasupra țintei, *Liberatorul* nr. 42-40991, pilotat de locotenentul James A. Deeds, care zbura în dreapta lui Wallace, a luat foc în compartimentul bombelor, explodând în aer. În mod miraculos, copilotul Clifton C. Foster a fost aruncat de explozie și a reușit să deschidă parașuta, fiind singurul supraviețuitor<sup>3</sup>.

Bombardierul *Yen Tu* (42-40520), al locotenentului Edward T. McGuire, a fost lovit grav și incendiat de AA înainte de a ajunge la „Ținta albă IV”. S-a prăbușit lângă Rafinăria „Astra Română”, în zona Bărcănești, salvându-se numai mitraliorii James B. Waltman, Robert Rans și Clark S. Fitzpatrick<sup>4</sup>. Grav rănit, James Waltman avea arsuri la față, mâini și picioare, încât nimeni nu credea că o să-și mai revină. Cu toate acestea, medicii români au făcut tot posibilul pentru a-i salva viața. Waltman s-a întors în SUA cu restul prizonierilor, dar a murit la scurt timp după terminarea războiului<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 80.

<sup>2</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 169.

<sup>3</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 87.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 79.

<sup>5</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 175.



Pilotat de locotenentul John J. McGraw, din Fort Worth, Texas, și de sublocotenentul Charles D. Cavit, din Wichita, Wisconsin, bombardierul *Jersey Jackass/Bashful* (nr. 41-11776)<sup>1</sup> din Escadrila 343, după ce și-a lansat încărcătura, a intrat în raza de acțiune a unei baterii AA. Mitraliorul John R. Ross își amintește: „*Vedeam fum negru ieșind de-a lungul fuzelajului și de sub avion și mi-am dat seama că am fost loviți rău din față.*” Cu avionul în flăcări, cei doi piloți au reușit o aterizare forțată în comuna Tătărani, la Berceni, pe moșia proprietarului Tacit. Ross povestește: „*Am ieșit afară pe fereastra laterală și am fugit de lângă avion, dar apoi m-am oprit și m-am întors să dau o mână de ajutor. Am ocolit epava și i-am găsit pe McGraw și Cavit.*”<sup>2</sup> Din cei zece membri ai echipajului, șapte au pierit. Au scăpat cu viață cei doi piloți și sergentul-mitralior John Ross, care au fost prinși de ciobanul Vasile Dumitrache și locuitorul Gheorghe Cătuneanu. Documentele românești menționează că, „*în timp ce aceștia îi conduceau la postul de jandarmi, ostașii germani de la Comandamentul din Bărcănești le-au luat cu forța prizonierii. Primii care au ajuns la epava avionului au fost militarii germani, dintre care au instalat santinele, fără a mai permite apropierea cuiva de avion, amenințând cu arma pe oricine se apropia. Nu se poate preciza ce s-a luat de către militarii germani, deoarece santinela postului de jandarmi nu s-a putut instala decât la 5 august 1943, la ora 15,00, din cauza opunerii militarilor germani. Persoanele civile nu au putut lua nimic din acel avion...*”<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Echipajul fusese luat de la Grupul 389, cu 50 de misiuni realizate, fiind unul dintre aparatele originale ale escadrilei, cu baza în Palestina. În primăvara anului 1943, inscripția *Jersey Jerks* a fost înlocuită cu „Sfiოსul” (*Bashful*), astfel fiind completate aparatele escadrilei cu personajele „Albei ca Zăpada”.

<sup>2</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 96.

<sup>3</sup> A.N.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, f. 288.

Pilotul McGraw a murit însă la scurt timp din cauza arsurilor și a rănilor căpătate în timpul aterizării. Sublocotenentul Charles Cavit și sergentul John Ross, care erau și ei răniți, au povestit despre felul cum au fost tratați de medicul german, care le-a refuzat orice asistență medicală. Abia după ce au fost preluați de români, aceștia au primit îngrijirile necesare, devenind oficial prizonieri de război<sup>1</sup>.

Lovit de AA în rezervorul auxiliar, bombardierul *Semper Felix* (nr. 41-24246), al locotenentului August W. Sulflow, a explodat, căzând în zona Rafinăriei „Astra Română”<sup>2</sup>. Era ultimul aparat al Grupului 98 care trebuia să survoleze „Ținta albă IV”. Robert W. Sternfels, care zbura pe *The Sandman*, n-a putut uita niciodată imaginea bombardierului pilotat de Sulflow, care, lovit în compartimentul bombelor, a explodat și s-a prăbușit în zona obiectivului. Printr-o minune, radiooperatorul William E. Treichler, grav rănit, a supraviețuit, dar pilotul August W. Sulflow, de care-l lega o veche prietenie, și-a pierdut viața împreună cu restul echipajului.

Din cele 39 de bombardiere ale Grupul 98 *Pyramidiars* ajunse la Ploiești, numai treisprezece s-au întors la Benghazi în seara zilei de 1 august 1943; alte șapte aterizaseră pe alte aerodromuri. Douăzeci au fost pierdute, dintre care paisprezece pe teritoriul României, cinci pe drumul de întoarcere și unul la decolare. Poate a contat că misiunea din 1 august 1943 a fost prima mare incursiune a aviației SUA în adâncul continentului european, Grupul 98 *Pyramidiars* înregistrând cele mai mari pierderi din toate misiunile executate în timpul războiului. Aceste pierderi l-au făcut pe colonelul Kane să declare: „*Mă așteptam să*

<sup>1</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 351.

<sup>2</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 77.

*avem pierderi, și încă foarte grele, dar nu credeam că voi vedea avioanele noastre căzând ca muștele...”.<sup>1</sup>*

Venind paralel cu Grupul 98, Grupul 44 Bombardament *The Flying Eight Balls* – prin cele două secțiuni conduse de colonelul Leon Johnson și de locotenent-colonelul James Posey – s-a lansat asupra Țintelor ce îi fuseseră atribuite: „Ținta albă V” (Rafinăria „Columbia Aquila”) și „Ținta albastră” („Creditul Miner” – Brazi). În acest timp, celălalt grup – 389 – se îndrepta spre Câmpina, unde se afla Rafinăria „Steaua Română”.

După ce pătrunsese în defensiva care proteja Rafinăria „Columbia Aquila”, secțiunea condusă de colonelul Leon Johnson, formată din 16 avioane B-24, a trecut prin clipe grele. Numai jumătate dintre ele se vor întoarce la Benghazi.

În capul formației se afla avionul *Suzy Q* (nr. 41-23817), pilotat de maiorul William H. Brandon și colonelul Leon W. Johnson, fiind flancat la stânga de *Bewitching Witch* (nr. 41-24024), pilotat de locotenentul Reginald L. Carpenter, iar la dreapta, de *Horse Fly* (nr. 42-40267), la manșa căruia se afla locotenentul Edward R. Mitchell. Avionul *Bewitching Witch* (nr. 41-24024) a fost lovit de AA chiar înainte de Țintă. Cu două motoare avariate și radiooperatorul rănit, avionul pilotat de Reginald L. Carpenter a reușit să-și lanseze bombe. Interceptat de vânătoarea germană pe drumul de întoarcere, *Bewitching Witch* s-a prăbușit în Marea Ionică, numai șapte din membrii echipajului fiind salvați<sup>2</sup>. Aceeași soartă a avut-o și bombardierul *Horse Fly* (nr. 42-40267), care zbura în dreapta colonelului Johnson. Grav avariat de AA, cu răniți la bord și o parte din combustibil pierdută, avionul pilotat de Edward R. Mitchell a

<sup>1</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 349.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 131.

aterizat în Turcia, la Çorlu<sup>1</sup>. Cei nouă membri ai echipajului au intrat în custodia autorităților turcești.

În fruntea celui de-al doilea val zbura bombardierul *Buzzin' Bear* (nr. 41-24229) al căpitanului William R. Cameron, urmat pe stânga de *Calaban* (nr. 41-24232), pilotat de locotenentul James E. Hill Jr., și pe dreapta, de avionul *4Q2* (nr. 41-23779) al locotenentului Charlie Henderson. Avariate, ultimele două aveau să aterizeze de urgență în Malta, urmând ca abia a doua zi să se întoarcă la bazele din Libia. Nici *Buzzin' Bear*, care aterizase la Benghazi în seara zilei de 1 august 1943, nu arăta prea bine, echipajul numărând 58 de găuri în fuzelajul avionului, urme ale luptei de la Ploiești<sup>2</sup>.

Bombardierul *Lil' Abner* care conducea cel de-al treilea val, avea deja probleme la unul din motoare când a ajuns deasupra țintei. Lovit de AA în al doilea motor, dar și în comenzi și turela dorsală, avionul pilotat de locotenentul Worden L. Weaver și-a largat bombele asupra Rafinăriei „Columbia”. După bombardarea obiectivului, alte proiectile trase de apărători au perforat fuzelajul și aripile lui *Lil' Abner*, care avea să-și termine zborul la circa 50 de km de Ploiești. Epava a fost localizată la marginea comunei Vișina, în județul Dâmbovița, unde pilotul reușise o aterizare forțată care a salvat viața a opt din membrii echipajului. Singurul care și-a pierdut viața a fost mitraliorul dorsal William J. Schettler, care, la impactul cu solul, a fost strivit sub greutatea turelei. Scăpat din epava avionului împreună cu ceilalți membri ai echipajului, Worden Weaver avea să povestească: „*La ieșirea din avion, un Me-110 se rotea în aer deasupra noastră, raportând evident poziția unde ne aflam. Sorensen* (navigatorul – n.n.), *Hinley* (radiooperatorul – n.n.)

<sup>1</sup> *Ibidem*.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 145.

și cu mine am mers împreună, iar restul echipajului a luat-o în altă direcție. Piciorul, brațul și toată partea stângă a lui Sorensen erau arse. Eu aveam arsuri pe partea dreaptă – pe braț, mână și față. Chiar dacă hainele nu erau arse, arsurile de pe piele erau de gradul doi. Bășici mari ne-au apărut pe zonele afectate. Hinley nu era rănit, dar a preferat să stea cu noi, până ajungeam la un punct de prim-ajutor unde puteam să primim îngrijiri medicale.” Prima persoană pe care au întâlnit-o a fost un băiat de la țară, cu care cei trei s-au înțeles folosind manualul cu instrucțiuni în limba română pe care serviciile de informații americane le dăduseră fiecărui participant la raid. Tânărul a fost foarte prietenos și s-a oferit să-i ajute pe cei trei aviatori americani. „După circa cincisprezece minute de mers, am ajuns la o mică gospodărie aflată la marginea satului. Acolo, mai mulți săteni s-au adunat în jurul nostru, dându-ne apă și încercând să ne trateze arsurile, ungându-le cu ulei. Am întrebat de un doctor și țăranii ne-au dus direct în sat. Aproape la fiecare poartă era cineva, oferindu-ne lapte sau altceva de băut”. Ajunși în sat, cei trei s-au întâlnit cu restul echipajului. Toți erau răniți: „Mâinile lui Snyder (copilotul – n.n.) erau arse și Suponic (mitralior – n.n.) era rănit în spate de schije de AA sau de bucăți din turela sa, care fiind lovită, explodase. Ceilalți, Reese, Breedlove și Jim Brittain (navigatorul și doi dintre mitraliori – n.n.), suferiseră arsuri minore și zgârieturi. Am fost conduși de către un soldat într-o încăpere. După ce am stat aici câteva minute, ne-au dus la un punct de prim-ajutor, o parte dintre noi fiind transportați într-o căruță acoperită. Acolo ne-au îngrijit rănilor. Am fost tratați cu blândețe și interogați de o doamnă vorbitoare de engleză. Între timp aici a sosit un colonel român cu un pluton.”<sup>1</sup>

Echipajul bombardierului *Lil' Abner* a fost urcat într-un camion și dus la Găești. „Aici – povestește Weaver –

<sup>1</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 169-171.

am fost internați într-un mic spital militar, cunoscut ca Lazaret. Am fost hrăniți bine și vizitați de mai mulți oameni din oraș. La aproape trei ore de la sosire, rănilile noastre au fost din nou tratate. Târziu spre seară, la Lazaret a sosit un alt echipaj din care făcea parte și maiorul Yaeger (comandantul Escadrilei 566 din Grupul 389 – n.n.)<sup>1</sup>.

Din formația condusă de locotenentul Worden L. Weaver, numai avionul *Queen Anne* (nr. 41-23936), al locotenentului Joseph E. Flaherty, s-a mai întors în Libia. La întoarcerea din misiune, mitraliorii de pe *Queen Anne* au revendicat distrugerea unui IAR-80. Celălalt bombardier – *Available Jones* (nr. 42-40780) –, care zbura în dreapta lui Weaver, a fost lovit de AA și apoi atacat de aviația de vânătoare. Cu două motoare scoase din funcțiune, pilotul Fred H. Jones a forțat imposibilul, dar avionul a cedat, prăbușindu-se în Mediterana, lângă coastele italiene. Întreg echipajul s-a salvat, fiind capturat de un vas italian<sup>2</sup>.

Cel de-al patrulea val era condus de bombardierul *Fascinatim' Witch* (nr. 41-23811), al căpitanului Robert E. Miller, urmat de *Scrappy II* (nr. 42-40375), pe partea stângă, și *Lady Luck* (41-23778), pe dreapta. Se pare că, la apropierea de obiectiv, *Fascinatim' Witch* și-a lansat bombe mai devreme decât era prevăzut și exploziile provocate de încărcătura sa au incendiat avionul *Scrappy II*, care venea în urma lui. Cert este că pilotul Thomas E. Scrivner a încercat o aterizare forțată la marginea comunei Cocioac (azi, Periș) din județul Ilfov, dar, la contactul cu solul, avionul a explodat, pulverizând echipajul<sup>3</sup>. Rămășițele pământești ale celor nouă aviatori americani au fost înmormântate în cimitirul comunei. Lovit de AA și atacat de vânătoare,

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 171.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 131.

<sup>3</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 84.

*Fascinat in' Witch* a reușit să aterizeze în Malta, de unde a doua zi s-a întors în Libia. Cel de-al treilea bombardier aflat în formație – *Lady Luck* – s-a întors la Benghazi în seara zilei de 1 august 1943<sup>1</sup>.

Ultimul val al secțiunii conduse de colonelul Johnson era format din patru bombardiere. Din cele patru, niciunul nu s-a mai întors la bazele din Libia. Aflat în fruntea formației, avionul *Forky II* (nr. 42-40182), pilotat de căpitanul Rowland M. Gentry, a ieșit din zona Rafinăriei „Columbia Aquila” cu doi membri ai echipajului uciși și două motoare incendiate de AA. Atacat de aviația de vânătoare la sud de țintă, pilotul a încercat să pună avionul ciuruit pe un câmp lângă Bărcănești–Berceni, însă rezervoarele de benzină din aripi au explodat. S-a salvat numai sergentul-mitralior Charles T. Bridges (originar din Anderson, statul Indiana), care, în momentul impactului cu pământul, a fost aruncat în exterior prin fereastra laterală.<sup>2</sup> Rănit, Bridges a fost prins de o patrulă germană, care i-a luat trusa de prim-ajutor. A încercat să riposteze, însă a fost pus la pământ. Lăsat în agonie, mitraliorul american a fost găsit de un soldat român. Amenințat cu arma, Bridges cu ultimele puteri a ridicat mâinile în sus și a strigat „*Comrade!*”. S-a trezit a doua zi într-un spital din București<sup>3</sup>.

Aflat în dreapta lui *Forky II*, avionul *Wing Dinger* (nr. 41-24015), al locotenentului George W. Winger, a căzut lângă Poenarii Burchii (Podul Văii), în curtea localnicului Ion Dinu. Prima victimă din echipajul de pe *Wing Dinger* se pare că a fost mitraliorul Elvin L. Phillips, ucis instantaneu de un proiectil de AA care a lovit turela din coada

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 141.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 358.

<sup>3</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 169.

bombardierului, înainte de obiectiv<sup>1</sup>. Avionul a fost atacat și de aviația de vânătoare, fiind revendicat de locotenentul av. Ioan Bârlădeanu de la Escadrila 45 Vânătoare. Cu două motoare incendiate, pilotul George Winger a încercat să ridice aparatul la circa 150 de metri pentru a permite echipajului să sară cu parașutele.<sup>2</sup> Au supraviețuit doar mitraliorii laterali Michael J. Cicon și Bernard G. Traudt, care reușiseră să sară înainte de impact. Cicon, care a aterizat nu departe de epava avionului, își amintește: „Nu-mi venea să cred prin ce am trecut și că eram teafăr pe pământ având doar o plagă superficială pe partea interioară a coapsei, provocată de o schijă de la AA. După ce am aterizat, am văzut mai multe avioane prăbușindu-se. Era ca în iad.” A fost capturat la scurt timp, fiind dus într-un sat din apropiere. Adăpostit într-o încăpere și păzit de doi soldați, Cicon era epuizat. „Eram așa de obosit încât nu-mi mai păsa de nimic. Am dormit pe o masă de lemn. Când m-am trezit a doua zi dimineața, am ieșit afară pe prispă și am încercat să-mi amintesc ce naiba s-a întâmplat. Stăteam acolo în tricou și mi-am aprins o țigară. Două santinele stăteau în spatele meu. O femeie în vârstă a venit la mine cu o farfurie. Vă vine să credeți? Era o cană cu lapte cu cacao și două felii de pâine de casă cu unt. Ce femeie draguță! A venit la mine și s-a aplecat, dându-mi farfuria. Încă și acum aș vrea să mă pot revanșa într-un fel față de ea!”<sup>3</sup>

Traudt, care a aterizat în albia unui râu, a fost târât în apă înainte de a-și putea strânge parașuta. După ce a ieșit pe mal, și-a ascuns parașuta. Era obosit, așa că a căutat un loc unde să poată dormi. A fost prins de sergentul-major Măță Petre și sergentul Călinescu de la postul de jandarmi

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 130.

<sup>2</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 44.

<sup>3</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 169.



Poenarii Burchii, care l-au trimis la Divizia 18 Munte împreună cu obiectele ce-i aparțineau.<sup>1</sup>

Aflat în coada formației, bombardierul *Sad Sack II* (nr. 41-24153) al locotenentului Henry A. Lasco Jr. a fost lovit de AA chiar înainte de țintă. Cu un motor în flăcări, avionul a reușit să largheze bombele de la 60 metri asupra unui cazan. După ieșirea din zona obiectivului, a fost atacat și de aviația de vânătoare, care i-a ciuruit ampenajul vertical din dreapta și i-a distrus controlul eleroanelor. Agonia lui *Sad Sack II* avea să continue, fiind atacat din nou de vânătoare în apropiere de Conțești<sup>2</sup>. Lovit din nou, cu radiooperatorul Joseph B. Spivey și mitraliorul Thomas M. Wood uciși și cu mecanicul de bord Leonard L. Raspotnik grav rănit, pilotul a încercat o aterizare forțată, dar, fiind aproape de sol, a lovit cu aripa stângă pământul. Avionul s-a prăbușit într-un lan de porumb, lângă comuna Butimanu, fiind revendicat și consemnat ca a doua victorie personală a locotenentului av. Ioan Bârlădeanu.

Din epava bombardierului au ieșit pilotul Henry Lasco, copilotul Joseph Kill și mitraliorii Charles P. Decrevel, Albert L. Shaffer și Leonard L. Raspotnik. Toți erau răniți. Lasco, care avea obrazul slășiat de un proiectil, își amintește: „*Eram într-un lan de porumb. Tot ce puteam să văd erau Joe (copilotul Joseph Kill – n.n.), epava avionului și lanul de porumb. Îmi curgea sânge de pe față, aveam o tăietură pe frunte, părul ars și multe alte răni. În acel moment nu am realizat că aveam o schijă de AA în coapsa stângă. Nu știam că hemoragia era profundă... Nu mai vedeam pe nimeni din echipaj, iar avionul era distrus complet, fiind împrăștiat pe o suprafață mare*”. Rănit cum era, pilotul a plecat după ajutor și a întâlnit

<sup>1</sup> A.N.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, f. 288.

<sup>2</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 43.

câțiva țărani români: „Când m-am apropiat, aceștia au fugit. Cred că s-au speriat de felul cum arătam. M-am luat după ei, dar aceștia au păstrat distanța. Au început să arunce cu pietre. Într-un final, au venit la mine. Mi-au luat pistolul, inelele, ceasul, stiloul, trusa de salvare și banii. Toți se uita la mine și clătinau șocați din cap, își acopereau ochii sau plângeau. Cred că arătam groaznic. Am fost dus la ceea ce părea a fi o fermă. M-au așezat pe un scaun în curte. Prima dată am crezut că o să leșin, dar de fapt cred că nu mai vedeam. După ceva timp, l-am văzut pe Joe Kill întins pe pământ și pe Frank Raspotnik zăcând acolo fără să miște... Pentru a-mi ușura suferința, îmi dădeau numai apă, să-mi curăț rănilor.”<sup>1</sup>

În timp ce Lasco plecase după ajutor, copilotul Joe Kill zăcea întins în lanul de porumb. Acesta a fost găsit de câțiva țărani care i-au luat bunurile personale. Kill își amintește: „Țăranii au făcut un cerc mare în jurul meu, fiind înarmați cu furci și diverse unelte agricole. Mi-am zis «S-a terminat! ». Tot ziceau într-una «Rusky». În cele din urmă am realizat că aceștia credeau că sunt rus. Am zis «Americany». S-a produs puțină rumoare și nu s-au mai uitat urât la mine. O persoană care părea importantă a venit la mine și m-a întrebat dacă înțeleg germana. Am zis «Puțin». Mi-a zis să număr până la o sută în engleză. Mi-am depășit toate recordurile la numărare. S-a pornit un murmur general, după care m-au cărat cu grijă în curtea bisericii. Acolo i-am întâlnit din nou pe Hank, micuțul Decrevel, Shaffer și Leonard Raspotnik. Toți erau răniți grav și acea persoană a adus cu ea una din trusele noastre de prim-ajutor. A trebuit să-i administrez lui Leonard niște morfină”.<sup>2</sup> Rănit grav, sergentul Leonard Raspotnick a murit la scurt timp.

Deși era rănit, Joe Kill era încă lucid. El a fost cel care a răspuns la întrebările puse de autoritățile române, în-

<sup>1</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 171.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 171-172.

trucât Lasco, cu obrazul sfâșiat, nu era în stare să vorbească. Kill i-a declarat și pe cei doi sergenți mitraliori scăpați cu viață drept „ofițeri”, trecând în dreptul fiecăruia litera „O”. Astfel Charles Decrevel și Albert Shaffer au fost internați la Timișul de Jos în vila ofițerilor, primind solda cuvenită „gradului”.

Cei patru răniți au fost transportați apoi cu o căruță până la un dispensar. La fiecare oprire lumea se adună curioasă ca să-i vadă. *„Următorul lucru pe care mi-l amintesc – povestește Lasco – a fost un mic spital, unde m-au ras, m-au curățat și mi-au cusut rănilile de la cap și picioare. M-au așezat într-un pat. Totul părea liniștit și curat. Puțin mai târziu, am constatat că în următorul pat se afla Albert Shaffer, mitraliorul meu lateral. Nu puteam vorbi, bineînțeles. Mi-a povestit cum s-a prăbușit și că un proiectil i-a zdrobit picioarele, provocându-i alte răni. Mi-a spus că era din echipajul locotenentului Lasco și m-a întrebat cine sunt eu. I-am scris pe o bucată de hârtie că sunt locotenentul Lasco!. S-au uitat la bilețele, apoi din nou la mine. Cu o expresie de groază pe față, a zis: «Dumnezeule, locotenente, nu știam că ești tu!».”<sup>1</sup>*

Avionul *Flossie Flirt* (nr. 42-40777) al locotenentului Charles E. Hughes, care zbura în stânga *Forky II* a fost singurul aparat din coada formației conduse de colonelul Johnson care a scăpat de la Ploiești. Apreciind greșit cantitatea de combustibil, echipajul a decis să aterizeze în Turcia, la Çorlu. După aterizare aveau să constate că avionul era în stare bună de zbor și că aveau suficientă benzină să ajungă la bază, dar au fost reținuți de către autoritățile turce<sup>2</sup>.

În timp ce formația condusă de colonelul Leon Johnson lovea Rafinăria „Columbia Aquila”, cea de-a doua

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 172.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 131.

secțiune a Grupului 44 comandată de Posey se îndrepta spre complexul „Creditul Minier”, aflat la sud de Ploiești. Locotenentul Robert J. Lehnhausen, copilotul de pe *Natchez-Belle* (nr. 42-40373), care zbura în extrema dreaptă a primului val condus de bombardierul *Victory Ship* (nr. 41-23813) al colonelului James T. Posey, povestește: „În momentul în care am virat la punctul inițial de atac, am fost întâmpinați direct de focul tunurilor de 88 de mm. Era ceva îngrozitor. Zburam la circa 30 de metri altitudine, din ce îmi amintesc, și când am făcut virajul și am început să coborâm la joasă înălțime, am văzut un B-24 căzut la sol; pasărea aceea uriașă, sprijinită pe aripa sa dreaptă, părea într-o stare bună. Nu ardea! Acesta a fost primul indiciu că lucrurile nu merg bine!”<sup>1</sup>

Primele avioane au ajuns deasupra „Țintei albastre” la ora 14,24. Conform planului, patru valuri, fiecare a câte cinci bombardiere, au atacat pe parcursul a numai trei minute punctele vitale ale „Creditului Minier”. Locotenentul David W. Alexander, aflat la manșa avionului *Flak Alley* (nr. 41-24225), nota în jurnalul său: „Apărarea de la sol era extrem de puternică – focul lor era precis – încât am avut parte de mai multă acțiune decât credeam că puteam să primim în cele trei minute cât ne-am aflat în zona țintei.”<sup>2</sup>

Primul doborât a fost *Liberatorul Satan's Hell Cats* (nr. 42-40995), care zbura pe extrema stânga a primului val condus de bombardierul *Victory Ship*. Lovit probabil de AA într-unul din motoare, avionul pilotat de căpitanul Rowland B. Houston a fost interceptat, după lovirea țintei, de căpitanul Wilhelm Steinmann, comandantul unității germane de la Mizil. Bombardierul a fost doborât, dar nu înainte ca mitraliorii săi să lovească *Messerschmitt*-ul

<sup>1</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 115.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 118.

109 german. Ambele avioane au căzut lângă rafinăria de la Brazi, dar numai pilotul german a supraviețuit, fiind rănit ușor<sup>1</sup>.

Doborât la circa 130 km de Ploiești, bombardierul *G.I. Gal* (nr. 42-40371), al locotenentului Elmer H. Reinhart, făcea parte din ultimul val al secțiunii comandate de Posey. Lovit în aripa stângă de AA, acesta a fost interceptat și de aviația de vânătoare, care i-a avariat două motoare, distrugându-i o parte din stabilizatorul stâng<sup>2</sup>. Cei doi piloți au încercat să mențină avionul în aer, însă în cele din urmă aparatul a căzut la Piatra Olt, incendiind cinci case. Echipajul s-a parașutat, dar copilotul Charles L. Starr nu a supraviețuit saltului. Dintr-o telegramă trimisă de Corpul 1 Armată Marelui Stat Major – Secția a II-a –, aflăm că doi dintre aviatorii de pe *G.I. Gal* au căzut la Milcov, lângă Slatina, „din care unul a murit (copilotul Charles L. Starr – n.n.), iar al doilea a fost prins de șeful de post (informație dată de șeful gării Piatra Olt)”<sup>3</sup>. Și ceilalți au fost repede prinși de localnici și de autorități. O parte dintre ei au fost aproape de a fi linșați de țărani, care i-au confundat cu aviatorii ruși.

Pilotul Elmer Reinhart a încercat să fugă singur. După ce și-a ascuns parașuta, a pornit de-a lungul unui curs de apă. Pentru a nu fi capturat, s-a ascuns, evitând orice contact cu oamenii. Spre seară a întâlnit un cioban care se afla cu turma la păscut. La vederea pilotului american, acesta s-a speriat, însă Reinhart l-a asigurat că nu vrea să-i facă rău. Ciobanul l-a adăpostit pe fugar într-o căsuță și l-a abandonat acolo. Peste puțin timp acesta s-a întors cu un jandarm, care l-a arestat și l-a dus pe Reinhart la postul

<sup>1</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 42.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 131.

<sup>3</sup> A.M.R., Fond Microfilme, rola P11 1587, c. 170.

local de jandarmerie. Pilotul american își amintește că un oficial român a sosit acolo și i-a strâns mâinile. De acolo a fost luat și transportat cu o căruță la un post de jandarmi unde a fost interogat în engleză. Reinhart nu și-a declarat decât numele, gradul și număr matricol personal, fără a da alte date despre echipajul său. A cerut informații în schimb despre copilul Charles Starr, însă nu i s-a dat niciun răspuns. După interogatoriu, Reinhart a fost transportat cu o mașină la Slatina, unde s-a alăturat celorlalți membri din echipajul său<sup>1</sup>.

Restul avioanelor conduse de Posey s-au întors la bazele din Libia. Echipajul de pe avionul *Victory Ship*, al locotenent-colonelului James Posey, l-a pierdut pe sergentul mitralior Williams H. Truitt, care a fost ucis de proiectilele trase de AA și de aviația de vânătoare. Și echipajul de pe *Helen B. Happy* (nr. 42-40764) al locotenentului Shelby L. Irby a aterizat cu ambii mitraliori laterali răniți, după ce un proiectil de AA explodase în coada avionului. Bombardierul *Earthquake* (nr. 41-24235), pilotat de căpitanul Walter I. Bunker, s-a întors la bază cu un motor oprit și mai multe avarii la sistemul hidraulic, după ce lovise cu aripa dreaptă cablul unui balon de protecție și fusese atacat de vânătoarea româno-germană. Urme vizibile purtau și bombardierele *Flak Alley* (nr. 41-24225), *Lemon Drop* (nr. 41-23699), *Lynn Beri II* (nr. 42-40172) sau *Ruth-less* (nr. 41-24282). În schimb, mitraliorii americani au revendicat mai multe victorii împotriva avioanelor Me-109, Me-110 și IAR-80, întâlnite în special după lovirea țintei<sup>2</sup>.

Bombardamentul asupra Rafinăriei „Creditului Miner” a fost considerat cel mai reușit din întreaga operație. Autorul american Jay A. Stout afirmă că „atacul lui Posey a

<sup>1</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 172.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 141-142.

oferit o imagine a ceea ce ar fi putut să fie «Tidal Wave». Parcurgând traiectul până la ținta alocată – și care nu fusese lovită anterior –, echipajele sale au bombardat complexul cu atâta precizie, încât a fost complet anihilat pentru restul războiului. Atacul respectiv a oferit o doză de credibilitate planului lui Smart.”<sup>1</sup>

De partea română, raportul Subsecretariatului de Stat al Aerului consemna succint efectele bombardamentului american asupra rafinăriei de la Brazi: „Pagube materiale. Distruse: instalația Pipe-Still; instalația Kraking; stația de cazane; uzina electrică; laboratorul; stația de apă; douăzeci și șase de rezervoare; pavilionul administrației. Avariate: conducta de legătură cu Gîrgău... Victime: opt morți, șapte răniți”. În urma atacului, rafinăria pierduse sută la sută din capacitatea de lucru. S-au numărat 52 de bombe explozive – din care numai două nu explodaseră – și 90 de bombe incendiare<sup>2</sup>.

Comandantul Legiunii de Jandarmi Prahova, locotenent-colonelul M. Schipor, în Raportul nr. 6 835 din 7 august 1943, privind urmările bombardamentului de la 1 august 1943 pe raza județului Prahova, nota: „...Pe raza comunei Tătărani, cu ocazia bombardamentului de la 1 august 1943, au fost doborâte patru avioane americane cu câte patru motoare, din care două între șoseaua Tătărani–Rafinăria „Creditul Minier”–CFR, iar două la est, pe șoseaua națională spre Ghidigeni. Toate aceste avioane au fost distruse. Primii care au sosit la fața locului au fost militarii germani care au avut la îndemână mijloace de transport rapide, instalând santinele germane. Șeful de post, când a sosit la avioane, la început a fost oprit de către santinele germane să se apropie, însă a instalat și el câte o santinelă, dând consemn a nu se lua nimic. La unul din piloții americani, care murise carbonizat în carlingă, șeful de post a constatat că-i lipsea ceasul de la mână având cureaua tăiată, iar la

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 88.

<sup>2</sup> A.N.I.C., fond P.C.M.-Cab. Mil., dosar 393/1943, f. 2.

ceilalți militari americani morți sau prizonieri prinși de germani nu s-a mai găsit nimic, deoarece perchezițiile le făcuseră ostașii germani...” Un alt avion american „a fost doborât de artileria AA română și a căzut între pădurea Balota și pădurea Bădârlan, la punctul «Poeni», în apropierea Depozitului de muniții Brazi, la o distanță de circa 200 m de două barăci germane. Avionul a fost complet distrus și s-au găsit șapte cadavre. Primii care au sosit la epava avionului au fost militarii germani, care au instalat santinele și au interzis apropierea oricărei persoane, oprind chiar pe domnul general Atanasiu, inspector general al Artileriei, care întâmplător se afla acolo. Nu au admis ca jandarmii să instaleze santinele decât la 5 august 1943.” De asemenea, „pe raza postului de jandarmi Târgșorul Nou, în apropierea gării CFR Crângul lui Bot, la circa 300 m, a căzut un avion care a rămas aproape intact, fiind prinse șase persoane. Primii au sosit la avion militarii germani de la bateriile din apropiere, care i-au ridicat pe cei șase aviatori americani care erau și răniți. La sosirea militarilor români, aceștia au fost împiedicați a se apropia de avion de către militarii germani, însă s-au instalat și santinele românești. La ora 18,20, șeful postului de jandarmi Târgșorul Nou a raportat că a văzut cum militarii germani au luat din avion un număr de patru parașute, două aparate de radio, mănuși, hărți și alte lucruri. În ziua de 2 august 1943, la ora 18,00, germanii au admis să se instaleze și o santinelă din partea postului de jandarmi, de la care dată nu s-a mai luat nimic din avion...”<sup>1</sup>

Ultimul grup – 389 *The Sky Scorpions* – a zburat separat de restul formației comandate de colonelul Kane și s-a îndreptat spre Câmpina. Cele 29 de *Liberatoare* conduse de colonelul Jack Wood aveau misiunea să bombardeze „Ținta roșie” – Rafinăria „Steaua Română”, aflată la 29 km nord-vest de Ploiești.

<sup>1</sup> *Ibidem*, fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, f. 289.



La fel ca și Grupul 376, cu aproape o jumătate de oră mai devreme, Grupul 389 a făcut aceeași eroare, confundând orașul Târgoviște cu Florești. Derutat de formele de relief, avionul din capul formației, la bordul căruia se afla colonelul Jack Wood, a virat prea devreme și s-a îndreptat către sud-est, spre București, urmat de restul grupului. Câteva echipaje din formație au recunoscut eroarea, dar n-au întrerupt tăcerea radio care le fusese cerută. La un moment dat, colonelul Wood și-a dat seama de greșeala făcută și fără să ezite, a ridicat avionul și a virat către nord-est pentru a trece peste creasta care-l separa de valea prin care trecea ruta lui spre Câmpina. Restul echipajelor l-au urmat imediat. După ce a trecut peste o culme, colonelul Wood a revenit către sud-est, ducându-și formația spre Câmpina<sup>1</sup>.

Bombardierele au venit dinspre Comarnic, în formație strânsă, în cinci valuri, fiecare având în componență câte șase avioane. Vârful de lance era bombardierul *The Scorpion* (nr. 42-40629) pilotat de căpitanul Kenneth M. Calwell și care îl avea la bord pe colonelul Jack Wood, flancat în stânga de *Sack-Time Sally* (nr. 42-40749) al locotenentului Roy E. Braly, iar în dreapta, de *The Golden Sandstorm* (nr. 42-40795) al locotenentului James F. Tolleston. Le urmau celelalte bombardiere, eşalonate pe secțiuni și patrule (elemente). Ultima secțiune a Grupului 389 era formată din numai cinci aparate<sup>2</sup>, împărțite pe două patrule. Prima patrulă era condusă de căpitanul Robert C. Mooney pe bombardierul *Hitler's Hearse* (nr. 42-40544), urmat de locotenentul Stanislaus J. Podolak pe *Sweet Adeline* (nr. 41-23933) și de locotenentul William D. Nading pe *Blonds*

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 88.

<sup>2</sup> Al șaselea aparat, *Bad Penny* (nr. 42-40767), pilotat de locotenentul Dwaine Lighter, nu a mai decolat.

*Away* (nr. 42-40793). Locotenentul John B. McCormick, pe *Vagabond King* (nr. 42-40787), și locotenentul Harold L. James, pe *Liberatorul* nr. 42-40744, formau cea de-a doua patrulă<sup>1</sup>, care închidea formația care trebuia să lovească Rafinăria „Steaua Română” din Câmpina.

Cele mai multe din echipajele din Grupul 389 nu aveau experiență de luptă și nu îndepliniseră până la 1 august 1943 mai mult de cinci-șase misiuni de bombardament. O parte din ele fuseseră detașate și la Grupul 98. Aviatorii erau însă disciplinați și dornici de afirmare și sperau că acest complex petrolier, aflat la o distanță mai mare față de concentrările de instalații petrolifere și rafinării din jurul Ploieștiului, va fi mai puțin apărat decât celelalte ținte.

Echipajele exersaseră atacul pe axă în Libia și, în plus, ținta lor nu fusese lovită anterior de vreun alt grup. În felul acesta, tuturor echipajelor le-a fost mai ușor să-și găsească obiectivele specifice și să se concentreze asupra lor. Odată cu apropierea de obiectiv, artileria antiaeriană dispusă în jurul complexului petrolifer a deschis un foc concentrat. Bombardierul *The Scorpion*, urmat de restul formației a trecut peste bateriile AA și mitraliorii de la bordul avioanelor americane au ripostat, trăgând în tot ce se mișca la sol.

Ca și atacul secțiunii conduse lui Posey, derulat cu câteva minute mai devreme asupra Rafinăriei „Creditul Minier”, bombardamentul executat de avioanele colonelului Wood asupra complexului „Steaua Română” a decurs conform planului. Amănunte importante despre atacul rafinăriei din Câmpina ne sunt furnizate de Raportul secret nr. 6 764, din 2 august 1943, al Biroului de Poliție din Legiunea de Jandarmi Prahova, trimis Inspectoratului

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 69.

General al Jandarmeriei, Corpului 5 Armată și Prefecturii județului Prahova. Iată informațiile date: „...La ora 14,30, 32 de avioane inamice și-au făcut apariția la o înălțime foarte mică (de)asupra orașului Câmpina, venind din direcția vest, și au atacat în valuri succesive cu bombe explozive și incendiare Rafinăria „Steaua Română”, Atelierele centrale „Steaua Română” și gara Câmpinița, toate pe teritoriul orașului Câmpina. Bombele explozive au fost cu efect întârziat, deoarece până la orele 20,00 încă mai continuau să explodeze. Rafinăria a fost incendiată imediat și incendiul încă nu s-a localizat, iar Atelierele centrale și gara Câmpinița sunt aproape complet distruse... Bombardamentul a încetat la ora 14,45...”.<sup>1</sup>

Căpitanul Philip Ardery, care zbura în prima secțiune pe bombardierul nr. 42-40773, pilotat de locotenentul Edward L. Fowble, povestește: „...Am virat din nou spre sud. De data aceasta coboram pe valea căutată. Escadrila mea trebuia să fie a doua deasupra țintei. În afara celulei din capul formației escadrilei mele (Escadrila 564 – n.a.) – adică cele trei avioane din formația mea imediată – erau șase avioane. Le-am văzut distanțându-se, așa cum li se ceruse la instructaj. Am încetinit. Primele trei avioane au luat-o pe direcția văii coborând pentru a atinge cât mai repede posibil nivelul solului. A doua patrulă de trei avioane a virat la stânga pentru câteva secunde, apoi a virat înapoi spre dreapta pentru a ajunge din unghiul cerut la instructaj. Ne-am distanțat și noi pentru a trece pe deasupra obiectivului înainte ca primele bombe să explodeze...” Momentul atacului se apropia: „Eram foarte aproape în spatele celui de-al doilea grup de trei avioane. Imediat ce au dat drumul la bombe ne-am angajat pe direcția țintei. În centrul obiectivului se afla clădirea rezervorului principal, exact ca în imaginile pe care le văzusem. Când primele avioane s-au apropiat de țintă, le-am văzut trecând printr-o co-

<sup>1</sup> A.N.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, f. 243.

Ioană de foc antiaerian. Se trăgea mai mult ca sigur cu tunuri automate de 20 mm, amplasate la sol; focul era des ca grindina. Avioanele din față au dat drumul la bombe exact pe clădirea rezervorului principal și imediat au avut loc o serie de explozii.” La Rafinăria „Steaua Română” se dezlănțuise iadul: „Bucăți de pe acoperișul rezervorului săreau în aer, urcând pe deasupra înălțimii coșurilor, iar flăcările se înălțau printre dărâmături. Al doilea grup de trei avioane a trecut pe deasupra venind din partea stângă și a dat drumul la bombe, parțial pe clădirea rezervorului principal, parțial pe instalația de cracare. Au urmat mai multe explozii și flăcări mai înalte. Deja flăcările urcau mai sus de nivelul la care trebuia să trecem noi... Ne găseam la un moment dat zburând printr-o rețea de trasoare și proiectile de toate tipurile care mă făceau să-mi pierd speranța că vom mai putea parcurge ultimele câteva sute de metri până la locul în care trebuia să dăm drumul la bombe. Apărarea antiaeriană pur și simplu arunca în sus o perdea de oțel.”<sup>1</sup>

Lovit de AA la încastrarea aripii drepte și cu motorul nr. 1 oprit, *Chattanooga Choo Choo* (nr. 42-40782) al locotenentului Robert J. O'Reilly, care zbura în extrema dreaptă a primului val, a rămas cu o bombă la bord, pe care a largat-o după ce a trecut de Florești<sup>2</sup>. Copilotul Ernest L. Poulson povestește: „Până deasupra ținței am zburat fără probleme. Veneam la două sute de picioare înălțime și se părea că vom ieși teferi din zona critică. Dâre albe ale proiectilelor trase de la sol se arcuiau spre noi ca niște spaghete, dar continuam să înaintăm. Am simțit lovitura care ne-a zguduît avionul din toate încheieturile, dar în primul moment n-aș fi putut spune cu exactitate niciunde se produsese, nici cât de gravă era. Indicatorul încărcăturii explozive arăta prezența la bord a celei de-a treia bombe de o mie de lire, blocată, de care nu ne puteam debarasa.

<sup>1</sup> Philip Ardery, *op. cit.*, p. 103-104.

<sup>2</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 31.

*O bombă la bord și o aripă ruptă însemna curată sinucidere. I-am strigat prin interfon locotenentului Romano (bombardierul – n.n.) să o detășeze manual, iar echipajului să se pregătească de o aterizare forțată.*<sup>1</sup> Având cablurile comenzilor rupte, pilotul Robert J. O'Reilly a încercat o aterizare forțată în prundișul Prahovei, la Nedelea, nu departe de șoseaua națională care lega Câmpina de Ploiești. Singurul care nu a supraviețuit a fost mecanicul de bord Frank J. Kess, care la contactul cu solul a fost strivit în compartimentul bombelor. Mitrălierul Richard W. Britt, rămas captiv sub greutatea turelei superioare, a fost extras cu greu de localnici din carcasa contorsionată a bombardierului. *„Când m-au tras afară – povestește Britt – pielea de pe mâini mi se făcuse mânănușă. Arsesem fără foc. Eram opărit de benzina în care zăcusem aproape patru ore...”* Britt își amintește că o femeie între două vârste, energică și de o frumusețe sobră, l-a întrebat într-o engleză perfectă cum se simțea. *„I-am arătat mâinile și i-am spus că sunt ars. Mi-a descheiat nasturii de la cămașă și mi-a privit pielea. Era numai bășici. Au venit nemții să mă ridice. Femeia care vorbea englezește știa și germana. Iar asta era singura limbă străină în care mă mai descurcam și eu. A parlamentat, le-a explicat că eram prizonierul românilor, nu al lor, că aveam nevoie urgentă de îngrijiri medicale, dar, până la urmă, i-a trimis la dracu' și m-a urcat în mașina ei, un «Lincoln» 1937, cu care m-a transportat în viteză la spital, unde doctorii m-au uns și m-au bandajat... Femeia aceea, cu care am rămas prieten tot restul vieții, era prințesa Ecaterina Caragea...”*<sup>2</sup> Ce nu știa Britt era că *Chattanooga Choo-Choo* aterizase pe domeniul de la Nedelea al prințesei, nu departe de conacul ei, care fusese transformat în orfelinat.

<sup>1</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 385.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 392.

După ce l-a transportat la spitalul din Filipești, prințesa Ecaterina Caragea s-a întors în grabă pentru a recupera restul echipajului. Ceilalți opt supraviețuitori, după ce au ieșit din epava avionului, s-au despărțit în trei grupe, pentru a nu fi capturați toți deodată. Copilotul Ernest L. Poulson, care fugise împreună cu bombardierul Alfred A. Romano și mitraliorul Louis C. Mederios, povestește: „Am pornit în direcția munților, ținându-ne drumul, ca să nu fim văzuți, numai prin lanurile de porumb... La un moment dat, am auzit în urma noastră împușcături. Aveam asupra mea un Colt 45. Dar riposta ar fi fost inutilă. Toți eram contuzionați. Ne-am predat. Nemții. Percheziție. Înapoi, la epavă, cale cam de un sfert de milă – doar atât reușiserăm să ne depărtăm...” Prizonierii au fost duși cu o căruță la Filipești, fiind închiși într-un beci. „După un timp, a apărut o doamnă de vreo cincizeci de ani, însoțită de un pluton de români, care au făcut ce-au făcut și ne-au scos de acolo. Țăranii ne-au dat pâine, lapte, brânză, ouă, fructe. Nu mai mâncasem nimic de când plecasem de la Benghazi. Doamna aceea ne-a spus că Britt fusese scos din epavă și dus la spital. Era prințesa Caragea. Am reușit să-i strecur în palmă moneda mea de aur, de douăzeci de dolari, salvată la percheziție. Mi-a promis că va anunța Crucea Roșie Internațională în legătura cu situația noastră”. Cei trei au petrecut noaptea într-o casă păzită de soldați, iar a doua zi au fost duși la Ploiești, unde au fost interogați<sup>1</sup>. Și-au întâlnit camarazii din echipaj în lagărul de prizonieri de la Timișul de Jos, unde, după câteva luni de spitalizare, a fost adus și mitraliorul Richard Britt.

Bombardierul *Ole Kickapoo*<sup>2</sup> (nr. 42-40753), al sublocotenentului Lloyd H. Hughes, care zbura în centrul formației celui de-al doilea val, a fost lovit grav de AA în rezervo-

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 392-393.

<sup>2</sup> În unele lucrări, acest bombardier apare cu numele de „*Eager Eagle*”.

rul aripii stângi. Cu avionul în flăcări, pilotul a încercat o aterizare forțată, dar, fără niciun avertisment, aripa dreaptă s-a rupt, iar aparatul s-a prăbușit în albia râului Prahova<sup>1</sup>. Martor la tragedie, căpitanul Philip Ardery, care zbura în stânga avionului pilotat de Lloyd H. Hughes, nota: „*Deodată, sergentul Wells (George W. Wells – n.n.), micul nostru operator radio, care semăna cu un copil și care în acel moment era cu un aparat de filmat în compartimentul de mijloc, a strigat din toate puterile, vădit impresionat de ceea ce văzuse: «Avionul locotenentului Hughes pierde benzină. A fost lovit puternic în rezervorul de combustibil din aripa stângă!».* Am observat asta chiar în acel moment... Am privit spre dreapta și am văzut o fâșie de benzină care se scurgea din aripa stângă a avionului condus de Pete. Se ținea în dreapta, în formație cu noi. Trebuie să fi știut că fusese grav lovit, deoarece benzina curgea atât de multă, încât nu-l mai vedeam pe mitraliorul aflat cu postul său la mijlocul aparatului, chiar pe partea noastră. Bietul Pete! Bun, credincios, cu o soție tânără care-l aștepta să se întoarcă în Texas. Își păstra avionul în formație pentru că dorea să arunce bombe deasupra obiectivului, știind că nu va mai putea să ia înălțime și să sară, și că va trebui să zboare într-o carcasă de foc cu un survoi enorm de benzină curgând din avion... Bietul Pete! Cât doream să mai poată lua înălțime...” După ce au aruncat bombe, Ardery s-a uitat în dreapta să vadă ce se întâmplă cu avionul Ole Kickapoo: „Era încă în formație, dar întreaga aripă stângă era în flăcări până la fuzelaj. L-am văzut pe Pete luând înălțime și ieșind din formație. Bombele sale fuseseră aruncate pe obiectiv alături de ale noastre. Cu misiunea îndeplinită, el făcea o încercare temerară să reducă viteza excesivă și să așeze avionul într-o mică vale de râu, la sud de oraș, înainte ca avionul să explodeze. Zbura cu aproape 210 mile pe oră (340 km/oră – n.n.) și trebuia

<sup>1</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 34.

să reducă viteza la jumătate pentru a ateriza. Pilota fără motor, după cum se părea, încetinind și virând spre dreapta în direcția unei văi mai întinse. Pete lupta acum să se salveze pe sine și pe oamenii săi. Era prea târziu și prea jos pentru ca vreunul dintre ei să poată sări cu parașuta și nu mai era timp ca avionul să urce la o înălțime suficientă care să permită deschiderea parașutei. Viața echipajului era în mâinile pilotului și el făcea tot ce era posibil... Încet, avionul din dreapta noastră pierdea viteză și începuse să zboare ca un planor care părea că poate realiza o aterizare forțată destul de bună. Dar flăcările acopereau cu furie toată partea stângă a avionului. Puteam să-l văd clar, pentru că era pe partea mea. Acum ar fi trebuit să atingă solul, dar chiar înainte de aceasta, aripa stângă s-a desprins. Flăcările erau așa de puternice încât au smuls pur și simplu aripa. Avionul a virat greu și chiar în fața punctului unde l-am văzut ultima dată a apărut o mare de flăcări și fum. Pete și echipajul său și-au dat viața pentru a duce la bun sfârșit misiunea încredințată...”.<sup>1</sup>

Resturile bombardierului *Ole Kickapoo* au fost găsite în albia râului Prahova, nu departe de podul de la Bănești. Tragedia a fost filmată și de la bordul bombardierului *Old Blister Butt* de către sublocotenentului George J. Makin și s-a crezut că nimeni nu a mai supraviețuit din avionul lui Hughes. Totuși, în mod miraculos, au scăpat mitraliorii Thomas A. Huff și Edmond H. Smith; navigatorul Sidney A. Pear și observatorul John McLoughlin s-au stins din viață în spitalul din Câmpina. Cei doi mitraliori vor rămâne prizonieri în România, dar nu vor uita lunga convalescență petrecută în spitalul din Sinaia. Pentru curajul deosebit de care a dat dovadă, îndeplinind misiunea până la capăt, sublocotenentul Lloyd H. Hughes a primit post-mortem

<sup>1</sup> Philip Ardery, *op. cit.*, p. 104-105.



„Medal of Honor” – cea mai înaltă distincție americană –, iar restul echipajului a fost decorat cu „Distinguished Flying Cross”.

La sud de Câmpina, tot în albia râului Prahova, a căzut și bombardierul *Sand-Witch* (nr. 42-40735), al locotenentului Robert W. Horton, care zbura în a treia patrulă din cea de-a doua secțiune. Atins de AA în compartimentul bombelor și rezervoarelor auxiliare, pilotul a încercat o aterizare forțată în aceeași zonă cu *Ole Kickapoo*, dar la contactul cu solul aparatul s-a dezintegrat. Se pare că avionul a lovit cu aripa stânga un arbore după care s-a rupt în bucăți. Singurul supraviețuitor a fost sergentul mitralior Zerrill J. Steen, de 36 de ani, care, în urma exploziei, a fost aruncat cu tot cu turela dorsală.<sup>1</sup>

Referitor la cele două bombardiere ale Grupului 389 căzute în albia râului Prahova, Legiunea de Jandarmi din Prahova informa prin Raportul nr. 6 835 din 7 august 1943, trimis la Inspectoratul General al Jandarmeriei din București, următoarele: „*La punctul Bobolia, pe albia râului Prahova, au căzut în flăcări două avioane americane din cele care bombardaseră Rafinăria «Steaua Română» din Câmpina. Ambele avioane au ars complet. La fața locului s-au găsit un număr de 14 cadavre și cinci răniți care au fost internați în spitalul din Câmpina, din care doi au încetat din viață. Paza acestora a fost instalată de un sublocotenent din Grupul de Vânători de Munte, după care s-a dublat și cu santinelă din partea postului de jandarmi. Materiale sau obiecte nu s-au luat de nimeni. Ulterior, în apropierea avioanelor căzute, s-a găsit de către jandarmii postului Bănești un pistol automat cu seria 861054, care, cu Raportul nostru nr. 6 823/7 august 1943, s-a înaintat Diviziei 18 Munte*”<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 36.

<sup>2</sup> A.N.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, f. 288.

Aflat în stânga lui *Sand-Witch*, bombardierul *Boomerang* (nr. 42-40115), al locotenentului Melvin E. Neef, care conducea patrula a treia din cea de-a doua secțiune, a fost ultimul aparat al Grupului 389 pierdut pe teritoriul României. După lansarea bombelor, avionul la bordul căruia se afla, în calitate de observator, și maiorul William H. Yaeger – comandantul Escadrilei 566 –, a primit mai multe lovituri de AA în aripa dreaptă. Cu un motor blocat și cu celălalt avariat, pilotul a încercat să urce aparatul mai sus. *Boomerang* a mai zburat circa 60 km de la obiectiv, după care a fost pus pe burtă la Butoiu, pe moșia familiei Fernic.

Întors la bază, căpitanul Philip Ardery a constatat cu tristețe că maiorul William H. Yaeger, prietenul său în vârstă de 28 de ani și originar din Hebronville, Texas, lipsea. În anul 1978, când Ardery a scris cartea *Bomber Pilot. A memoir of World War II*, încă îl considera pe maior dispărut în luptă, deși nu-l văzuse cu ochii săi prăbușindu-se<sup>1</sup>. Toți cei 11 membri ai echipajului său scăpaseră însă cu viață; numai mitraliorul dorsal Charles Wallace a stat captiv circa patru ore în turela sa până să fie scos<sup>2</sup>. Se pare că maiorul Yaeger – ofițerul american cu cel mai mare grad capturat la 1 august 1943 – a fost cel care a asigurat epava împotriva incendiului, a dezamorsat materialul exploziv nelargat deasupra obiectivului și a fost primul care i-a scos pe răniți din epava avionului. Când jandarmii au sosit la fața locului, toți se aflau în afara oricărui pericol<sup>3</sup>. Echipajul de pe *Boomerang* a fost dus la Găești și internat în lazaretul din localitate.

Capturarea maiorului William H. Yaeger, comandantul Escadrilei 566 din Grupul 389 Bombardament, a fost

<sup>1</sup> Philip Ardery, *op. cit.*, p. 109.

<sup>2</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 29.

<sup>3</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 134.

speculată de serviciul de propagandă românesc. Astfel, la 27 octombrie 1943, în „Universul”, a apărut articolul intitulat „Maiorul William Yaeger povestește peripețiile atacului de pe Valea Prahovei”, semnat de sergentul Leontin Brudașcu, care era reporter de război al Serviciului Militar de Propagandă. Între altele, în acest articol, ofițerul american – despre care se scria că era fermier din Texas în viața de toate zilele, fost atașat aeronautic în Bolivia și membru în Consiliul Militar Superior de la Washington – afirma: *„Aveți o țară frumoasă, frumoasă și bună... Despre România auzisem numai lucruri bune”*. Despre apărarea întâlnită la Ploiești, maiorului Yaeger declara: *„Nu m-aș fi gândit niciodată că în România să pățim ce am pățim. Aviatorii dumneavoastră sunt demni de orice nație. Iar apărarea a fost atât de precisă, încât ne-a năucit. Grupurile noastre s-au răzlețit, sub prăpădul focului”*. După ce a descris condițiile prăbușirii avionului la bordul căruia se afla, acesta s-a declarat mulțumit de sorta sa și a camarazilor săi: *„Sunt acum în spital, unde li se dă o îngrijire destul de bună. Cât ne privește pe noi, tratamentul prizonieratului este uman și nu ducem lipsă absolut de nimic... Suntem tratați toți ca în țara noastră și, dacă soția și copiii mei ar fi lângă mine, n-aș putea spune că sunt captiv într-o lume străină”*.<sup>1</sup>

După ce au bombardat obiectivul, cele cinci aparate ale ultimei secțiuni s-au desprins de restul grupului, îndreptându-se către sud-est, cu speranța că vor ajunge în Cipru. Dintre ele, două au aterizat de urgență în Turcia având probleme grave la bord. Primul era bombardierul *Hiller's Hearse* (nr. 42-40544), care a fost atins de AA chiar înainte de obiectiv. Un proiectil de 20 mm penetrase cabina piloților, ucigându-l pe căpitanul Robert C. Mooney aflat

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 136.

la manșa avionului și rănindu-l pe sublocotenentul James F. Gerrits. Lovit de AA și după largarea bombelor, cu un motor distrus și cu alți doi membri răniți la bord, copilotul rănit a încercat să ajungă în Cipru. A aterizat în cele din urmă în Turcia, bombardierul fiind pus pe burtă într-un lan de grâu la Gazi Emir, lângă Izmir. Cei nouă membri ai echipajului rămași în viață au fost internați în Turcia<sup>1</sup>. Tot la Gazi Emir a aterizat și bombardierul cu nr. 42-40744, pilotat de locotenentul Harold L. James. Acesta, împreună cu *Vagabond King*, al lui John B. McCormick, formaseră ultima patrulă care survolase obiectivul. După bombardarea rafinăriei de la Câmpina, mecanicul de bord Harold M. Thompson l-a informat pe pilot că nu mai aveau suficient combustibil să ajungă la bazele din Libia. Radiooperatorul Earl L. Zimmerman își amintește că, după câteva minute, pilotul Harold James și copilotul Robert Schweillinger s-au alăturat singurului bombardier pe care l-au putut ajunge din urmă – *Hitler's Hearse*. De la bordul acestuia, ofițerul bombardier Rookly Triantafellu le-a expediat un mesaj vizual cu lampa Aldis pe fereastra mitraliorului lateral: „Pilotul mort. Avem răniți la bord și solicităm direcția spre Turcia!”. Rupând tăcerea radio, Zimmerman i-a transmis informația cerută și ambele avioane au stabilit cursul către Turcia<sup>2</sup>. Celelalte trei bombardiere din formație – *Sweet Adeline*, *Blonds Away* și *Vagabond King* – au aterizat în Cipru.

Dacă raidul fusese pregătit în cele mai mici amănunte, deasupra României s-a produs haosul. Astfel, după ce au atacat țintele, bombardierele au părăsit obiectivul cu formațiile dezagregate sub focul artileriei AA, excepție făcând grupurile 98 și 44 care și-au păstrat, în parte, coeziunea.

<sup>1</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 134.

<sup>2</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 91.

Multe dintre ele grav avariate, au fost în continuare atacate pe drumul de întoarcere de aviația de vânătoare româno-germană. Acestea n-au încercat regrouparea preconizată în planul misiunii, retrăgându-se în dezordine spre sud și reușind să depășească linia Dunării între orele 15,06 și 15,57.

Conform Ordinului de operații al Grupului 389 Bombardament capturat de autoritățile militare române după încheierea raidului, formația americană trebuia să se regroupeze deasupra lacului Potelu, în sudul Olteniei. Însă dispozițiile din ordin nu s-au putut executa, echipajele americane grăbindu-se să părăsească cât mai repede spațiul aerian al României, întrucât aviația de vânătoare româno-germană le ataca continuu. „*A doua parte a zborului a fost făcută la înălțimea tufişurilor... Fără nicio exagerare, am zburat sub firele de telegraf şi sub bolţile podurilor*”, îşi amintea locotenentul Charles W. Bley din Grupul 376.

Drumul de întoarcere s-a dovedit deosebit de dificil pentru majoritatea echipajelor americane care loviseră Ploieştiul. Scăpat din infernul de la Câmpina, căpitanul Philip Ardery nota: „*Cerul era un haos de bombardiere zburând în toate direcţiile, unele în flăcări, multe cu motoarele fumegând, unele cu mari găuri deschise în corpul lor sau cu bucăţi mari din aripă sau din direcţie rupte. Multe erau aşa de ciuruite încât era evident că în interior trebuia să fi fost scene deosebit de tragice, cu morţi şi muribunzi, cu oameni grav răniţi care sufereau până la moarte înainte de a putea primi ajutor, cu piloţi în faţa oribilei hotărâri dacă să renunţe la încercarea de a scăpa cu bine pentru a salva viaţa muribunzilor sau să ducă avionul înapoi la bază plătind cu viaţa câtorva membri ai echipajului libertatea celorlalţi*”.<sup>1</sup> Curând însă, „*zburam pe deasupra ţăranilor*

<sup>1</sup> Philip Ardery, *op. cit.*, p. 106-107.

*ieșiți la muncă pe câmpuri... Îmi amintesc că treceam pe deasupra unei gări de țară, departe de orice oraș. Un tren sosea în gară și o mulțime de oameni îmbrăcați pitoresc, care așteptau trenul pe peron, ne urmăreau reacționând în mai multe feluri. Unii făceau semne cu mâinile, unii amenințau cu pumnii, unii alergau, iar unii doar stăteau și ne priveau...”.<sup>1</sup>*

După ce au trecut Dunărea, formațiile americane, multe din ele purtând urmele luptelor de Ploiești, se străduiau să treacă munții și apoi marea care le separa de bază. Unele bombardiere, rămase în urmă de restul formației, s-au strâns totuși laolaltă pentru a-și asigura protecție reciprocă în lunga călătorie de întoarcere acasă. Cei mai mulți dintre supraviețuitorii acestui teribil raid aerian își puneau întrebarea firească dacă avioanele lor aveau sau nu combustibilul sau rezistența necesară pentru a ajunge la bazele lor din Libia. În atacul executat la joasă altitudine, se consumase mai mult combustibil decât se planificase. Altele pierduseră prețioasa benzină din cauza rezervoarelor ciuruite. Bombardierele care pierduseră unul sau mai multe motoare se găseau într-o situație disperată, soarta lor depinzând de robustețea celor rămase în funcțiune. De aici și consumul mai mare de combustibil, întrucât motoarele rămase în funcțiune erau supuse la eforturi mai mari. Pentru acele avioane care zburau numai cu două motoare, era o mare problemă survolarea munților Balcani, apoi a Iugoslaviei și Greciei. Dacă reușeau, urmau sute de kilometri de zbor deasupra apei, întinderi lipsite de orice reper geografic, peste care erau obligați să treacă pentru a ajunge la bazele din nordul Africii.

Deasupra Bulgariei, bombardierele americane au fost din nou atacate de vânătoare. De data aceasta, piloții bul-

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 107.

gari au interceptat formațiile de B-24, doborând cel puțin două dintre ele. Alte două avioane au fost pierdute după ce au intrat în coliziune deasupra munților Macedoniei. După ce au trecut munții, formațiile de *Liberatoare* s-au îndreptat către Marea Ionică, unde au fost interceptate de *Messerschmitt*-urile germane din IV./JG 27, care au doborât alte patru bombardiere. Philip Ardery își amintește: „*Soarele cobora la apus când mica noastră formație, acum de șapte avioane, a trecut munții, continuându-și drumul spre Marea Adriatică. Aparatul nostru de radio era suprasolicitat cu apeluri radio tragice care anunțau continuu: «Avioane de vânătoare în-amice peste tot!»... urmate frecvent de apelul «Ne parașutăm, avionul este în flăcări»...*”.<sup>1</sup>

Primul avion care s-a întors din misiune a aterizat la Benghazi la ora 20,20 (ora locală)<sup>2</sup>. În următoarele patruzeci de minute au aterizat și celelalte avioane, multe dintre ele avariate și cu echipajele epuizate după dificila misiune pe care tocmai o îndepliniseră. Echipajul lui Ardery a aterizat la Benghazi seara târziu, după 13 ore și jumătate de la decolare. „*Inspectând avionul în grabă, am observat că fusese lovit de mai multe ori. Ne-am dus direct la grupul operativ pentru a centraliza informațiile despre toate avioanele... Întâmplările din luptele duse se adunau unele după altele. Un pilot sosise cu cablurile de comandă complet scoase din funcțiune... Zburase cea mai mare parte din traseul de întoarcere în regim de pilot automat. Revenise la bază cu doi răniți la bord și cu corpul celui de-al treilea... Mulți alții zburaseră sute de kilometri cu trei, sau chiar două motoare. Multe echipaje au stins incendiile de la bord, au făcut lucruri incredibile acordând primul ajutor celor*

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 108.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 110.

răniți grav și au dat sute de exemple de sacrificiu și devotament în luptă... Numele de cod al acestui atac a fost *Tidal Wave*.<sup>1</sup>

Din cele 178 de bombardiere<sup>2</sup> B-24 *Liberator* decolate în dimineața acelei zile din Libia nu s-au mai întors decât 88. Unul a fost pierdut imediat după decolare (*Kickapoo*), altul a căzut în mod inexplicabil în Marea Ionică (*Wongo Wongo*), iar cincisprezece s-au întors din drum din cauza unor defecțiuni tehnice. Din cele 161 care au continuat zborul, treizeci și cinci au fost doborâte pe teritoriul României (treizeci și șase după documentele românești)<sup>3</sup>, zece au căzut pe drumul de întoarcere (șase doborâte de aviația de vânătoare bulgară și germană, două s-au ciocnit în aer deasupra Balcanilor și două, grav avariate, s-au prăbușit în mare, lângă coastele Turciei și Italiei), iar șapte au aterizat în Turcia, unde echipajele au fost reținute. Avariate sau cu probleme tehnice, alte douăzeci și trei de bombardiere au aterizat de urgență în Cipru, Malta și Sicilia, teritorii controlate de Aliați. Din cele ajunse la bazele din nordul Africii, multe dintre avioane erau grav avariate, întrucât, a doua zi după atac, mai puțin de jumătate din ele mai puteau fi considerate operaționale. Din cei 1 753 de aviatori care au luat parte la misiune, 516 nu s-au mai întors: 132 au fost făcuți prizonieri, 76 au aterizat în Turcia neutră și au fost reținuți, iar 308 și-au pierdut viața.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Philip Ardery, *op. cit.*, p. 109.

<sup>2</sup> Inițial trebuiau să decoleze 179 de bombardiere, însă un B-24 din Grupul 389 nu și-a mai luat zborul din motive necunoscute, numărul aparatelor plecate în misiune fiind de 178.

<sup>3</sup> Autorii au identificat numai 34 de avioane doborâte pe teritoriul românesc.

<sup>4</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 110.



## INTERVENȚIA AVIAȚIEI DE VÂNĂTOARE ROMÂNNO-GERMANE

Reacția sistemului de apărare româno-german a fost deosebit de puternică, astfel încât misiunea bombardierelor americane s-a realizat în condiții dificile, echipajele fiind într-o continuă luptă cu aviația de vânătoare. Deși, inițial, piloții români și germani au ratat interceptia formațiilor ce se îndreptau spre ținte – cu excepția Grupului 6 Vânătoare –, până la urmă aceștia au reușit să atace cu succes *Liberatoarele* în faza doua a luptelor aeriene, când cei care coordonau aviația de vânătoare s-au lămurit asupra altitudinii la care zburau avioanele inamice.

Ordinele Comandamentului Aero German din România prevedeau că „aviația de vânătoare poate ataca avioanele inamice, chiar în zonele eficace ale ACA-ului, la o înălțime superioară de 2 000 m. În acest caz însă, artileria antiaeriană va trage numai pe avion văzut, evitând zona în care se dau lupte aeriene. Sub înălțimea de 2 000 m, avionul de vânătoare așteaptă avioanele inamice în afara zonei eficace a ACA-ului”.<sup>1</sup>

Din darea de seamă asupra bombardamentului american din 1 august 1943 – sinteză pentru mareșalul Ion Antonescu – aflăm că „primele formații de vânătoare au decolat la ora 13,18”, iar contactul cu inamicul s-a produs la ora 14,05; Ploieștiul era deja atacat de la ora 13,49<sup>2</sup>. Totuși, din jurnalul de operații al Corpului 3 Aerian rezultă că Grupul 6 Vânătoare a luat contact cu inamicul mult mai devreme – la ora 13,50<sup>3</sup> –, iar atacul asupra rafinăriilor a

<sup>1</sup> Cristian Crăciunoiu (coord.), *Operațiunea „Tidal Wave” (Valul nimicitor). 1 august 1943 – Documente inedite*, p. 16.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> A.M.R., fond 1017, dosar 10, f. 86.

început abia la 13,55<sup>1</sup>. Restul avioanele de vânătoare au fost direcționate la altitudine mult mai mare, întrucât stațiile de radar germane nu putuseră detecta bombardierele aflate la joasă altitudine. Avioanele IAR-80 și Me-109 trimise pentru protejarea Ploieștiului și a Bucureștiului îi căutau pe americani la altitudine mare, întrucât niciunul dintre comandanții aviației de vânătoare nu realizase până atunci că bombardierele grele cu patru motoare zburau sub o sută de metri înălțime.

Observatorii de la sol au telefonat la comandamentele unităților aviației de vânătoare anunțând că avioanele americane bombardează la joasă înălțime, dar în haosul creat, comandanții n-au putut lua legătura radio cu piloții aflați în aer. Deasupra plafonului de nori, 57 de piloți de vânătoare români și germani erau în culmea frustrării. Timpul trecea, benzina se consuma fără niciun rost, și avioanele inamice nu puteau fi interceptate.

În ciuda traficului radio și a faptului că se aflau deja deasupra Ploieștiului, americanii erau de negăsit. După 30 de minute de la decolare, la ora 13,50, vânătoarea românească se afla angajată în luptă cu formațiile agresoare în zona Crivina-Periș-Buștea, prin Grupul 6 Vânătoare. Apoi au intrat în luptă și celelalte unități de vânătoare românești: Escadrila 45 în zona București-Conțești-Butimanu, Escadrila 53 la Ploiești, iar Escadrila 51 Vânătoare de Noapte, prin avionul Me-110 pilotat de căpitanul av. Marin Ghica, la Bolintin Deal.

La Pipera, unde se afla Grupul 6 Vânătoare, erau disponibili în aceea zi 12 piloți și 15 avioane IAR-80, deservite de zece membri din personalul tehnic și terestru și 116 trupă prezentă. La Escadrila 61 Vânătoare s-a anunțat alar-

<sup>1</sup> *Ibidem*, fond Microfilme, rola P.II 1.587, c. 144.

mă reală de către Centrul de Informații German: „*Avioane de bombardament inamice de tipul Consolidated (quadrimotoare) au venit în trei valuri succesive de câte 30 de avioane.*” La ora 13,20, au decolat zece avioane, o celulă de rezervă păstrându-se la sol. Piloții fiind echipați cu parașutele și legați de scaune cu mult timp înainte, s-au ridicat în aer în mai puțin de un minut. Avioanele din Grupul 6 au fost trimise într-un sector aflat la zece kilometri vest de București, unde au urcat până la o altitudine de 1 500 m și, așteptând 20 minute, au primit ordinul să atace avioanele inamice care urmau să vină din direcția sud-est. Contactul cu inamicul a avut loc la ora 13,50 în regiunea Săbăreni, unde piloții români au întâlnit circa 40 de bombardiere cvadrimotoare care zburau la 100 m înălțime, în formații strânse. La vederea avioanelor de vânătoare românești, formația inamică a ripostat foarte puternic, schimbând direcția. Între timp, la est de București, a apărut și cel de-al doilea val de bombardiere americane, care au fost atacate de celula de rezervă decolată de pe Pipera<sup>1</sup>. În total, piloții din Grupul 6 Vânătoare au executat 23 de ieșiri, atacând cvadrimotoarele inamice în șapte rânduri, până la Roșiorii de Vede<sup>2</sup>.

Din cauza înălțimii foarte mici la care zburau, atacul avioanelor noastre de vânătoare nu a putut fi cel recomandat contra bombardierelor americane, adică din față și din lateral. Cu toate acestea, piloții decolați de pe Pipera au fost creditați cu mai multe victorii. Astfel, adjutantul av. Aurel Vlădăreanu a doborât sigur un avion american la est de Ploiești<sup>3</sup> (nu departe de șoseaua Ploiești–Buzău). Un alt bombardier american a fost doborât de adjutantul av. Gheorghe Cocebaș, care a fost lovit la rândul său în motor și a

<sup>1</sup> Cristian Crăciunoiu (coord.), *op. cit.*, p. 17.

<sup>2</sup> Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 43-44.

<sup>3</sup> Cristian Crăciunoiu (coord.), *op. cit.*, p. 9.

aterizat forțat cu avionul IAR-80 nr. 139 la Videle. Se pare că avionul revendicat de Cocebaș era *Liberatorul Pudgy* (nr. 42-40613) al locotenentului Milton Teltser, care a căzut la Ogrezeni<sup>1</sup>. Două victorii probabile au fost atribuite adjutantului-șef av. Ilie Dumitru, care a incendiat două B-24, pe care le-a urmărit până la Roșiorii de Vede. În schimb, sublocotenentul av. Carol Anastasescu din Escadrila 62 Vânătoare, despre care nu se știa nimic la 2 august, a înregistrat o victorie sigură, după care, rămas fără muniție, a încercat să degajeze și a lovit un alt bombardier american. A fost găsit în IAR-ul său nr. 222 lângă Rafinăria „Vega” și, fiind rănit grav, a fost internat în spital. Într-un raport al Legiunii de Jandarmi Prahova, se specifica că: „*La data de 1 august 1943, sublocotenentul av. Anastasescu Carol a fost găsit lângă Rafinăria «Vega», Ploiești. Pilotul, rănit la față, se plânge de dureri de șale, nu a putut da nicio indicație referitoare la accident. Avionul are spărturi în fuzelaj, aripi și motor.*”<sup>2</sup>

În aceeași patrulă cu sublocotenentul av. Carol Anastasescu zburau și adjutanții stagiați Gheorghe Tutuianu și Gheorghe Zamfir. Din fericire, declarațiile celor doi s-au păstrat și de aceea le vom reproduce integral. Iată ce declara primul dintre ei: „*Subsemnatul adjutant stagiar av. Tutuianu Gheorghe, fiind coechipier în patrula domnului sublocotenent av. Anastasescu Carol în lupta aeriană pe care am avut-o la data de 1 august 1943, declar următoarele: «Patrulam cu întreaga formație de patru avioane în sectoarele ce se ordonau prin radio de către stația terestră. La un moment dat, am observat cam la 30 km nord-vest de Periș o formație masivă de avioane cu patru motoare, pe care le-am atacat imediat. A atacat primul*

<sup>1</sup> După unele surse (vezi Dan Antoniu, George Cicoș, *Vânătorul IAR-80. Istoria unui erou necunoscut*, p. 147), avionul american doborât de Cocebaș a căzut la Crevenicul – jud. Ilfov.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 146.

*domnul sublocotenent Anastasescu C., pe urmă eu, urmând în ordine ceilalți coechipieri. Am continuat atacul până când am intrat în zona ACA de la Ploiești, unde, din cauza ceții artificiale și a focului antiaerian, ne-am pierdut unul de altul și nu am mai văzut nimic. În tot timpul atacului am observat ieșind fum gros negru de la două avioane inamice care au fost atacate de patrula noastră». Aflat în cea de-a doua celulă, adjutantul stagiar av. (rez.) Gheorghe Zamfir a notat, în raportul de după misiune, următoarele: „În timp ce patrulam în sectorul indicat prin radio de către stația terestră, am văzut o formație (inamică) mare de avioane cu patru motoare care se îndreptau spre Ploiești. Cu toată patrula, am atacat formația inamică până aproape de Ploiești, când, terminând muniția, am plecat la aterizare împreună cu șeful celei, adjutantul av. Budu Florian. În timpul atacului am observat cum din două avioane inamice se prelingeau dăre de fum. Atacul bombardierelor inamice s-a dat la foarte mică altitudine, începând de la nord-vest de București. Pe domnul sublocotenent av. Anastasescu Carol nu l-am mai văzut de la al doilea atac asupra bombardierelor».*

În zilele ce au urmat, mai multe ziare din capitală au publicat articole despre gestul ieșit din comun al sublocotenentului Carol Anastasescu, care intrase cu „80”-ul său într-un *Liberator* american. Este foarte posibil ca publicațiile vremii, în scop propagandistic și totodată vizând senzaționalul, să fi exagerat felul în care s-au desfășurat luptele aeriene, scriind despre „Omul-bolid” – cum l-a numit presa – care a intrat voit cu avionul său în bombardierul inamic, devenind astfel un fel de pilot kamikaze. Revista „România aeriană” relatează întâmplarea, menționând: „Sublocotenentul aviator Anastasescu Carol, după ce a doborât un avion inamic cu armele de bord, s-a năpustit cu motorul în plin într-un al doilea bombardier, luând, împreună cu acesta, drumul solului. Cu coloana vertebrală ruptă, cu arsuri la mâini și la picioare,

sublocotenentul aviator Anastasescu Carol își așteaptă vindecarea în sanatoriul Dr. Antoniu, din Capitală...”.<sup>1</sup> Iată ce a declarat pilotul, imediat după ce și-a revenit: „La ziua de 1 august 1943, am decolat la alarmă cu patrula. La linia de centură vest-București, am întâlnit o formațiune inamică de avioane (cca 30), care zburau în direcția Ploiești. Către lacul Snagov le-am ajuns și am început lupta. Am atacat avionul din extrema dreaptă, între fuzelaj și aripă. După două atacuri, un avion inamic a căzut în flăcări la sud de Brazi. Am atacat pe un al doilea avion, care a fost incendiat, ieșind flăcări din motoarele din dreapta; în acest timp am fost lovit în motor și incendiat. Am fost acoperit de fum și flăcări, și din acest moment nu mai știu nimic, decât că m-am trezit în spital la Ploiești”. Prima victimă a lui Carol Anastasescu a fost, se pare, *Jersey Bounce* (nr. 42-40609), al locotenentului Worthy A. Long, din Grupul 93, care a căzut lângă Rafinăria „Vega”, la Ploieștiori. Identitatea celui de-al doilea avion american, cu care pilotul din Grupul 6 Vânătoare s-ar fi lovit în aer, a rămas însă necunoscută. Acesta ar putea fi bombardierul *The Lady Jane* (nr. 42-40804), din același Grup 93, care s-a prăbușit tot la Ploieștiori, nu departe de locul unde a căzut și *Jersey Bounce*. Cu toate acestea, publicistul Ioan Grigorescu sugera că aparatul doborât de Anastasescu ar fi *Liberatorul Satan's Hell Cats* (nr. 42-40995), pilotat de locotenentul Rowland B. Huston<sup>2</sup>. Acest avion a fost însă revendicat de comandantul unității germane de la Mizil, căpitanul Wilhelm Steimmann, al cărui Bf-109, lovit de mitralieri americani, a căzut lângă rafinăria de la Brazi, foarte aproape de bombardierul lui Rowland B. Huston, din al cărui echipaj nu a mai scăpat nimeni.

Carol Anastasescu, care era fiul unui cârciumar din Buzău, a supraviețuit războiului, trăind și după 1989 într-

<sup>1</sup> „România Aeriană”, nr. 9/septembrie 1943.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 370-371.

un apartament din cartierul Floreasca din București. Peste ani, acesta avea să povestească altceva: „Eram în alarmă de aproape trei ore. După ora 12,00, am decolat. În aer fiind, ni s-a comunicat sectorul de patrulare și de luptă. Altitudinea ordonată era de 200 m. M-am ridicat la 500 m... Prin radio ni se cerea continuu să comunicăm dacă vedem «camioanele», care semnificau bombardierele inamice. Nu reușeam să vedem nimic și cei de jos chemau continuu și întrebau dacă-i vedem... Când i-am văzut, am comunicat patrulei că atacăm și am pornit atacul. Eram patru, ne-am eșalonat în fir indian; am atacat din lateral dreapta – puțin mai sus – spre zona motoarelor. Am degajat pe dedesubtul avionului. Îl lovisem dar nu a luat foc. L-am atacat de trei, patru ori; ultima oară am văzut fum... Când am revenit la atac, vizând alt bombardier, am văzut jos, pe pământ, explozia primului. L-am atacat pe al doilea, l-am lovit, dar n-am putut urmări efectul. La ultima tragere, în momentul redresării, am auzit o pocnitură în stânga jos către piciorul stâng, puțin mai jos de maneta de gaze. Maneta era lovită și ea. Nu mi-am dat seama că sunt rănit, de fapt n-am simțit nimic până am căzut... Degajam, când am văzut mici stropi de flăcări scurgându-se de pe manetă pe picior. Pantaloniul de piele a început să mă frigă, ardea. Încercând să-mi apăr piciorul, să sting flacăra care lua proporții, mi-am fript palma. Răpus de usturimea aia îngrozitoare, am deschis carlinga pregătindu-mă să sar. Mai târziu, americanii au spus că am sărit. Nu am sărit, am încercat să iau puțină înălțime trăgând ușor maneta; eram prea jos ca să pot sări. Manevram precaut maneta ca să nu explodeze... Arsurile mă chinuiau groaznic, mă temeam să nu explodeze avionul. În momentul acela îngrozitor am văzut un bombardier desprinzându-se din formație și venind direct spre mine, să mă atace.... Avionul meu scotea fum; el trăgea în mine cu toate mitralierele din față. Nu mă puteam apăra, chimurile deveniseră insuportabile. A fost momentul în care singura dorință a fost să se termine cât mai repede... Am virat ușor pe stânga co-

losului, picând ușor spre motoare, decis să intru în el... Am simțit o căldură puternică și... atât. M-am trezit într-un spital.”<sup>1</sup>

O mărturie interesantă despre ce s-a întâmplat la 1 august 1943 o avem de la sublocotenentul mecanic Gheorghe Hulubescu, care în acea zi era de serviciu pe aerodromul de la Târgșor, unde se afla Escadrila 45 din Grupul 4 Vânătoare. Acesta avea să-și amintească: „*Fîind duminică, în autobuzul care ne ducea spre Târgșor eram doar jumătate din efectivul unității. Înainte de a trece linia ferată, am văzut câțiva militari căzîndu-se cu niște tuburi de oxigen și încercînd să pornească aparatele de fumizare... La întrebările noastre referitoare la pornirea aparatelor, ne-au răspuns că era vorba de un exercițiu. Ajunși pe aerodrom, prima întrebare a comandorului Govela a fost cea care privea situația din spațiul aerian al țării. Satisfăcuți de răspunsul primit, am trecut toți, militarii în termen și personalul, la cazna zilnică: udarea huselor ce acopereau planurile 80-urilor. Orice neglijență pe timp călduros favoriza degradarea prin topirea la temperatura de peste 40 grade a încărcăturii proiectilelor incendiare care blocau prin nepercuție armele de bord, scoțînd avioanele respective din luptă. Pe la ora 11,00, după terminarea operațiunii de udare a huselor, am convenit cu locotenentul Mara, ajutorul comandantului de escadrilă, să încercăm în zbor un Fleet căruia i se făcuse o reparație medie la motor (...). Cei doi au decolat la ora prânzului și zburînd la sud de Ploiești, în zona aerodromului Târgșor, la 150 m, aveau să asiste la un eveniment la care nu se așteptau. „La un moment dat – povestește Hulubescu –, reducînd motorul, locotenentul m-a întrebat dacă văd și eu ce vede el? În fața noastră și la mică înălțime, la aproximativ 20-30 m, un front de avioane mari, de un tip necunoscut, care zburau spre nord-est. Formația a trecut pe sub noi... Atunci, văzîndu-le stele*

<sup>1</sup> Valeriu Avram, Marius-Adrian Nicoară, *Buzăul și Aeronautica română*, Editura Editgraph, Buzău, 2012, p. 216.



*albe, am înțeles că sunt americane și ne-am gândit că ne-ar putea ataca. Ne-am amintit însă că majoritatea piloților americani au învățat pilotajul pe Fleeturi, despre care știau și ei că nu sunt înarmate. Am virat spre vest așteptând să treacă formația, și am aterizat. Atunci am auzit exploziile bombelor. Comandantul a ordonat plecarea imediată, de pe aerodrom, a tuturor celor care nu erau în alarmă. În drum spre oraș, autobuzul a fost atacat; în partea stângă a autobuzului am văzut praful stârnit de rafală. Încercând să evite gloanțele, autobuzul a intrat în șanț. Când ne străduiam să-l aducem pe șosea, am văzut un avion american îndepărtându-se... Era singur în zonă, zburând foarte jos. După ce am depășit linia ferată, angajându-ne pe calea Strejnicului, ne-am adăpostit într-un șanț de apărare, lângă o biserică de pe partea dreaptă a străzii. Doi ofițeri germani, adăpostiți și ei în șanțul acela, erau surprinși, furioși și speriați. Ne-am refugiat în subsolul unui liceu din apropiere. O bubuitură groaznică și o scuturătură a clădirii asemănătoare unui cutremur ne-au făcut să părăsim adăpostul. Atunci am văzut un avion imens, învârtindu-se într-un viraj foarte strâns, la foarte mică înălțime, în jurul turlei bisericii, iar mitraliera din coadă trăgea rafale scurte cu proiectile luminoase, roșii, ce umpleau cerul. Trăgătorul a făcut semn cu mâna; nu știu dacă a fost salut sau amenințare... Bubuitura aceea înspăimântătoare a fost provocată – am auzit în drum spre casă – de explozia unui tren de muniție, lovit de bomba unui avion care s-a prăbușit peste el.”<sup>1</sup>*

La Târgșor se aflau gata de decolare șase avioane IAR-80 C din Escadrila 45 Vânătoare. La ora 10,25 s-a anunțat „Atenție mărită” de către stația radar de alarmare „Volga”. Avioanele au decolat la ora 13,45<sup>2</sup>. Locotenentul av. Ioan Bârlădeanu avea să noteze într-o scrisoare adresată familiei cum au decurs evenimentele în aceea zi de 1 august

<sup>1</sup> Cristian Crăciunoiu (coord.), *op. cit.*, p. 19.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 17.

1943: „O dimineată calmă, cu un cer albastru deasupra capetelor noastre. La ora 12 se dă alarma. Am alergat cu toții la avioane. Motorul 80-ului începe să duruie. Mi-am pus centura de siguranță și privesc câteva clipe aparatele de bord. Decolez rapid. Prin radio se transmit primele instrucțiuni: aveam de luptat cu o formație mare de bombardiere quadrimotore americane care se îndreaptă spre zona petroliferă situată între Câmpina și Ploiești. Pe toți ne așteaptă o zi grea; aveam o teamă în suflet pentru că nu mai luptasem cu bombardierele americane și despre care știam că sunt foarte bine armate cu mai multe mitraliere grele.”<sup>1</sup>

Alături de locotenentul av. Ioan Bârlădeanu au mai decolat sublocotenentul av. Cristu I. Cristu și adjutanții av. Grigore Bălăcescu, Ioan Nicola, Ioan Bosinceanu și Ilie Lepădatu. Piloților li s-a indicat să patruleze în sectorul RM, la 7 000 de metri<sup>2</sup>. La 1 500 m au ajuns la plafonul norilor și, printr-o spărtură găsită întâmplător, cinci avioane au reușit să strecoare deasupra lor. Cel de-al șaselea a intrat și el în nori, dar pilotul nestăpânind zborul fără vizibilitate, s-a angajat în vrie și a redresat după ce a ieșit la vedere. Pierzând legătura cu restul formației, s-a întors la aerodrom. A decolat din nou după ce a observat o mare formație de avioane cu patru motoare ce zbura la joasă înălțime spre Ploiești. Pornind în urmărirea bombardierelor, a încercat să le atace, dar acestea au intrat în zona de acțiune a artilerie antiaeriene, care se dezlănțuise. La ieșirea din zona obiectivului a așteptat o formație de patru bombardiere, care zbura la 300 m înălțime. Atacându-le, a constatat că îi funcționau numai două mitraliere și un tun, ca apoi să se blocheze și acelea. A trebuit să se întoarcă din nou la bază, fără să obțină niciun rezultat<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 23.

<sup>2</sup> Dan Antoniu, George Cicoș, *op. cit.*, p. 147.

<sup>3</sup> Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 44-45.

Între timp, cele cinci avioane ce patrulau la 7 000 de metri nu au observat bombardierele americane din cauza norilor care acopereau pământul. Au observat însă, prin puținele spărturi ale plafonului de nori, efectele bombardamentului de la Ploiești și Câmpina. Piloții au raportat ceea ce vedeau și imediat stația „Volga” le-a ordonat prin radio să coboare la 100 de metri, unde se găseau bombardierele inamice. După traversarea în viteză a plafonului de nori, cele cinci avioane IAR-80 C ale Escadrilei 45 Vânătoare s-au împărțit în două: locotenentul av. Ioan Bârlădeanu și adjutantul av. Grigore Bălăcescu compuneau prima formație, iar sublocotenentul av. Cristu I. Cristu și adjutanții Ioan Nicola și Ioan Bosinceanu pe cea de-a doua. Când au coborât din nori, o parte din avioanele americane bombardaseră deja obiectivul. Cu trenul de aterizare escamotat, după ce i s-a spart instalația hidraulică, adjutantul av. Grigore Bălăcescu a abandonat formația, plecând la bază. Rămas singur, locotenentul av. Ioan Bârlădeanu a atacat, la ora 14,20, o formație de 15-16 bombardiere deasupra regiunii Prahova, în careul RM 8. În colaborare cu trei Me-109, acesta a dispersat formația inamică, reușind să coboare două avioane cu patru motoare de tip B-24 *Liberator*, după ce le-a lovit în rezervoarele de benzină din planuri, primul căzând la sud-vest de comuna Poenarii Burchii, iar cel de-al doilea, la circa 1,5 km sud-est de comuna Butimanu<sup>1</sup>. Pilotul a povestit într-o scrisoare trimisă familiei cum a decurs lupta: „...Mi-am scos harta din cismă și urmăresc cu atenție coordonatele. În curând intram în foc. Altimetrul arată 7 500 m, avionul (IAR-80 nr. 279 – n.n) începe să găfâie din cauza aerului rarefiat. Îl întreb pe coechipier dacă vede ceva. Mi-a răspuns că nu vede nimic. Fac o întoarcere spre

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 45.

stânga și privesc cu atenție în jur și în jos. Printr-o spărtură de nori, în fața mea, undeva jos, cam la 200-250 m de pământ, văd o mulțime de quadrimotoare inamice strălucind... Mă pregătesc să atac în picaj. Am avantajul că sunt cu spatele în soare și la altitudine mare. Cobor și privesc cu atenție. Am impresia că acolo, jos, zburau sute de avioane inamice cu pânțele pline de bombe grele. Nu văzusem în viața mea o formație atât de mare, cred că se întindea pe zeci de kilometri. Acoperiseră pământul pur și simplu. În fața lor se ridica un zid compact de fum negru și mi, zeci de mi de puncte de foc ale exploziilor obuzelor artileriei noastre antiaeriene care cuprinseseră aproape în totalitate valul bombardierelor inamice... Continui picajul și viteza 80-ului crește vertiginos. Mă apropiu cu repeziciune de valul avioanelor invadatoare. Scot piedica la arme, plec capul și îmi bag umerii la adăpostul blindajului scaunului. Snopuri de trasoare verzi și roșii lâșnesc din față, practic din toate părțile. Pentru câteva secunde îmi vine foarte greu să știu în cine trag mai întâi, peste tot zburau bombardierele americane. În vizorul colimatorului (Telereflex-I.O.R. – n.n.) prind burta unui aparat, unul care se nimeri. Îl văd cum se mărește din ce în ce mai mult. Linia luminoasă a reticulului se fixă asupra motoarelor din stânga. Deschid focul de la 400 m și avionul meu tresări din pricina reculului armamentului de bord. O rafală lungă și continuă, îmi țin degetul mare pe trăgaci până mă doare. Proiectilele mele trasoare urcă spre motoarele avionului inamic și văd exploziile lor. Flăcări și fum izbucnesc din ele, uriașul aparat mai zbură câteva minute, apoi se prăbuși la pământ învâluit în flăcări și fum. Nu-mi vine să cred că l-am doborât. Doamne! Sunt gătuț de emoție. Îmi simt tot trupul înșfiorat de un groaznic tremur nervos, dinții îmi clăntăne... Văzduhul este zebrat de trasoare, punctat de fulgere, semănat cu fulgi negri și cafenii de AA. Jos, totul este împresurat de explozii, de flăcări și rămășițe fumegânde. Bombele explodează neîntrerupt, cu formidabile erupții de foc și norii negri, care se îngroașă întruna. Un

*B-24 dispare, volatilizat de proiectilele unui 80... Nu mai simt frica. Poate am noroc și a doua oară, folosind aceeași tactică. Ia-tă-mă din nou în mijlocul viesparului. Un proiectil îmi ricoșează pe fuzelaj, iar un quadrimotor îmi răsare în parbriz, la 200 m. Motoarele cresc repede și elicele care par să se rotească încet se năpustesc spre mine. Trag ușor de manșă. Cerul este împânzit de avioane și exploziile izbucnesc peste tot. Deschid focul și trag două salve cu tot armamentul într-un avion pe care l-am ajuns din urmă. Proiectilele mele i-au atins rezervoarele de benzină și flăcările îl cuprind în câteva secunde. Sunt năucit pur și simplu, nu-mi vine să cred că am obținut a doua victorie aeriană numai în câteva minute.*

*Sosesc cu bine la aerodrom pentru aterizare, larghez cupola să văd mai bine. Doamne! Cât de obosit sunt !... După-amiază plec cu mașina escadrilei în satul Podu Văii, comuna Poenarii Burchii, unde într-o pădure de salcâmi a căzut unul din avioanele doborâte de mine. Cel de-al doilea a căzut în apropierea localității Butimanu, așa cum mi s-a spus...”.<sup>1</sup>*

Prima localizare a avionului doborât de Ioan Bârlădeanu corespunde cu locul unde a căzut *Liberatorul* Wing Dinger (nr. 41-24015) al locotenentului George W. Winger din Grupul 44 Bombardament. Conform documentelor jandarmeriei, bombardierul „a căzut la ora 14,13 în satul Podul Văleni, pe raza comunei Poenarii Burchii, peste locuința lui Ion Dimu, care a ars complet, odată cu întreaga gospodărie a născutului locuitor, fără a se apropia cineva din cauza bombelor care explodau. În locul unde a căzut avionul s-au putut distinge patru cadavre carbonizate ale aviatorilor americani și cadavrul locuitorului Dobre Tănase, omorât cu această ocazie, din satul Podul Văleni... Alți doi aviatori au încercat să se salveze cu para-

<sup>1</sup> Cristian Crăciunoiu (coord.), *op. cit.*, p. 23. Scrisoarea în original se afla în posesia doamnei Maria Bârlădeanu-Nistor, sora croului aviator și a fost copiată de prof. dr. Valeriu Avram.

șutele însă au căzut pe teritoriul comunei Tinosu, fără a se putea salva, din cauză că nu s-au desfăcut parașutele. Domnul căpitan ing. Rădulescu Ion, din Serviciul Tehnic al Regiunii a 3-a Aeriană, a ridicat două parașute, iar alte două au fost ridicate de către maistrul militar Crăciunescu Victor, delegatul Regiunii a 3-a Aeriene. Cu această ocazie s-au mai luat de către cei de mai sus unele piese de la motoarele avionului ars...”.<sup>1</sup> Singurii supraviețuitori au fost mitraliorii laterali Michael J. Cicon și Bernard G. Traudt, care au fost luați prizonieri.

Cel de-al doilea avion american revendicat de locotenentul av. Bârlădeanu era *Liberatorul Sad Sack II* (nr. 41-24153), pilotat de locotenentul Henry A. Lasco Jr., din același Grup 44, care a căzut pe un câmp lângă comuna Butimanu. Pilotul român s-a deplasat la fața locului, pozându-se lângă epava bombardierului. Fotografia, care există și astăzi, este semnată de locotenentul av. Ioan Bârlădeanu, care a scris pe verso: „A doua victorie personală a subsemnatului – avion american «Consolidated Liberator» cu patru motoare, doborât cu ocazia atacului rafinărilor de la Ploiești, la 1 august 1943. Căzut la Butimanu...”. Din păcate, pilotul român nu a supraviețuit războiului, fiind doborât de aviația americană la 31 mai 1944, la Rușii lui Asan. Avea 29 de ani și era comandantul Escadrilei 64 din Grupul 1 Vânătoare<sup>2</sup>.

Și patrula condusă de sublocotenentul av. Cristu I. Cristu a fost creditată cu victorii. Comandantul patrulei a atacat un avion american rupt de restul formației, pe care l-a urmărit până la gara Conțești, fără să cadă. Întors la aerodrom, acesta a fost creditat cu un B-24 doborât în

<sup>1</sup> A.N.I.C., fond I.G.J.-T., dosar 1/1943, f. 287-288.

<sup>2</sup> Pentru mai multe detalii, vezi Alexandru Armă, Sorin Turturică, *Misiuni de sacrificiu. Grupul 1 Vânătoare în apărarea teritoriului (aprilie-iunie 1944)*, Editura Militară, București, 2011, p. 133-136.

regiunea Scroviștea. Coechipierii lui Cristu I. Cristu au urmărit și au atacat trei avioane americane cu patru motoare, unul fiind lovit de adjutantul av. Bosinceanu, distrugându-i cupola mitraliorului de deasupra – posibil, *Liberatorul Chug-A-Lug* (nr. 41-11766), pilotat de locotenentul Leroy B. Morgan, care a primit o rafală în plin, ucigându-l pe sergentul James Van Ness, aflat în turela superioară –, iar cel de-al doilea, de adjutantul stagiar av. Nicola, care l-a doborât la sud de satul Ogrezeni, comuna Bolintin<sup>1</sup>.

Amănunte interesante în legătură cu luptele aeriene desfășurate în sectorul Bolintin Deal–Ogrezeni–Giurgiu ne oferă „Darea de seamă nr. 4 768/1943 asupra evenimentelor petrecute cu ocazia incursiunii aviației inamice în ziua de 1 august 1943”. Documentul a fost trimis Ministerului Afacerilor Interne de către Prefectura județului Vlașca. Cităm din acesta: „La ora 13,09 s-a dat alarma în oraș (Giurgiu) și județ la cererea Stației de semnale (radar) germană și a durat până la ora 16,10. Prin mesajile posturilor de pândă s-au înregistrat de P.P. (Punctele de Pândă – n.n.) Obedeni și Drăgănești 12 avioane cu stea roșie (de fapt, albă – n.n.). Au mitraliat între satele Obedeni–Ruși(i) lui Asan–Drăgănești. Victime nu sunt. Acest grup a fost urmărit de cinci avioane amice la 400-500 m, stânga. Zborul acestui grup a fost în formație pe două linii. De la (satul – n.n.) Toporu s-au semnalat trei avioane – probabil din grupul de mai sus –, care au trecut unul pe la liziera de vest a orașului Giurgiu, unul pe deasupra satului Slobozia și Arsache, cu direcția Rusciuk, în Bulgaria. La intrarea în zona Giurgiu, ACA-ul german a deschis focul la ora 14,45, durând cinci minute până au trecut la sud de Rusciuk... În zona Corbii Mari a fost o luptă între un avion inamic și șase avioane amice, în care timp s-a rănit o femeie – Ștefana Pețun, de 50 ani – care

<sup>1</sup> Dan Antoniu, George Cicoș, *op. cit.*, p. 147-148.

*se află în îngrijirea medicului de plasă. Stare gravă. Între Clejani și Rușii lui Asan a avut loc o luptă aeriană. Un avion IAR-80 nr. 139 lovit în motor a aterizat forțat la doi kilometri de comuna Crevenicu (Videle). Pilotul, adjutantul Costubaș (Cocebaș – n.n.) a fost salvat. În timpul luptei a fost rănit un bon al locuitorului St. Belivacă. Deasupra comunei Șelaru a avut loc o luptă aeriană între două avioane inamice și patru avioane amice, fără rezultat... Comuna Drăgănești a fost mitraliată, fără rezultat. În comunele Rușii lui Asan și Cătunu s-au mitraliat de cinci avioane locuitorii pe câmp, fără victime. În satul Valea Albă, pendinte de comuna Drăgănești, a fost mitraliată și avariata casa femeii Ioana P. Vasile, fără victime. Pe câmpul comunei Ruși(i) lui Asan s-a lansat o bombă incendiară care a cuprins patru snopi de grâu, care s-a stins imediat de locuitori... Pe teritoriul județului nu s-au semnalat lansări de parașutiști.”<sup>1</sup>*

În ziua de 3 august 1943, comandorul av. Traian Pâclea, comandantul aviației de vânătoare, a inspectat Escadrila 45 Vânătoare, informându-se asupra modului cum au acționat piloții și avioanele din această unitate în ziua atacului. Iată ce a constatat: „În 1 august, Escadrila 45 Târgșor a avut șase avioane disponibile pentru cei zece piloți prezenți. Comandamentul german a dat ordine ca avioanele să urce la 5 000 m, unde au așteptat indicații referitoare la acțiune. Plafonul norilor a fost la 1 500 m. Mai mult de o jumătate de oră, avioanele au patrat degeaba la înălțime, deasupra norilor; unul din piloți angajându-se cu avionul și pierzând înălțimea, l-a redresat sub plafonul norilor și a văzut exploziile provocate de bombe aruncate de avioanele inamice. A chemat atunci prin radio coechipierii, care aproape în același timp au primit și ei ordine de la Comandamentul german să coboare la 100 m. În general, piloții raportează conducerea de la București, care a fost

<sup>1</sup> Ancu Damian, Florentin Breazu, Emil Păunescu, *Vlașca sub bombe (1941-1944). Documente*, Editura Tentant, Giurgiu, 2000, p. 49-50.



*foarte confuză și în contratimp cu situația reală. Dacă cel puțin nu s-ar fi dat ordine să se treacă deasupra norilor, piloții ar fi putut vedea singuri inamicul. Ulterior, când formația a fost văzută și atacată, din șase avioane, trei au trebuit să se întoarcă repede la teren, unul având până la instalația de armament, altul defect la trenul de aterizare, care a ieșit singur, și altul cu incident la motor. Ceilalți au doborât patru avioane.”<sup>1</sup>*

La Mizil, cu excepția patrului de alarmă, tot piloții Escadrilei 53 Vânătoare, în frunte cu comandantul, erau învoiți, fiind duminică. În momentul ridicării în aer, odată cu celelalte escadrile germane, au decolat numai patru piloți: ofițerul de echipaj cl. III av. Ioan Maga, sublocotenentul av. Flaviu Zamfirescu și adjutanții av. Dumitru Encioiu și Nicolae Scully. Rapoartele românești consemnează decolarea a șase avioane la ora 13,28, ceea ce dovedește că restul erau pilotate de germani.<sup>2</sup> Ofițerul de echipaj Ioan Maga relatează: „...Comandantul (căpitanul av. Toma Lucian – n.n.) era plecat la București; învoit. Noi rămăsesem patru piloți: Bebe Greceanu (probabil, îl confundă pe sublocotenentul av. Flaviu Zamfirescu cu adjutantul av. Ștefan Greceanu, care nu a zburat în aceea zi – n.n.), Scully, eu și adjutantul Encioiu. Eram în alarmă. Ni s-a anunțat mișcare de avioane în Mediterana. După o oră, chiar două, am fost înștiințați că avioanele zboară deasupra Albaniei, dar nu se cunoștea direcția. După toată gama de alarme pregătitoare, s-a ordonat: «În avioane, legați!», direcția (formației) este România. La scurt timp s-a dat decolarea... Ni s-a specificat că avioanele se găsesc la 7 000–7 500 m deasupra Dunării; direcția probabilă – București sau Ploiești. După noi, au decolat patru avioane ale căpitanului (german) Hahn.

<sup>1</sup> A.M.R., fond 1727, dosar 292, f. 48 *apud* Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 47-48.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 42.

Escadrila 53 Vânătoare a fost trimisă în zona Caracal, la 7 000 de metri. În momentul aducerii ei la Ploiești, atacul bombardierelor americane asupra rafinăriilor era în plină desfășurare. *„Eram deasupra Ploieștiului, în zbor spre sud – povestea Maga. Nu vedeam nimic sub noi. Pe la 6 000–6 500 erau pâlcuri de nori cu spărturi mari, nu se vedea bine jos... La un moment dat, am zărit fumul care ieșea din rezervorul de lângă triajul Ploiești, anunțându-l pe comandantul de formație. Ni s-a comunicat să picăm spre bombardiere. Formațiile zburau foarte jos, vedeam distinct avioanele, colorate în kaki (posibil Grupul 93 – n.n.), delatare perfect pe fondul negru al solului. Până jos formația noastră s-a mai dispersat. Americanii erau jos, jos de tot. Nu se mai putea ataca în formație și ni s-a ordonat atac pe cont propriu cu patrulele. Fiecare patrulă a luat ceea ce a întâlnit. Noi le-am văzut târziu; până să coborâm de la 7 000 m, aproape toate formațiile lansaseră bombe. Am prins o formație care mi s-a părut mai dispersată. Înainte cu 20-30 km de Periș – trecusem râul Dâmbovița –, am început atacul. Nu mi-a reușit! Era primul contact cu inamicul, prima impresie, cu proiectile venind spre mine din zecile de mitraliere ale celor 27 de avioane. Am revenit la atac, fără ezitări. Greceanu și Scully au anunțat că nu le mai trag motoarele. Am bănuir că sunt loviți. Mitrică Encioiu, singurul din patrula noastră, a rămas în luptă. Ținea strâns lângă mine... Excepțional coechipier!... Ne-am repezit amândoi în formația americanilor; de la prima rafală motorul din dreapta al americanului s-a oprit și a scos fum. Am prelungit rafala și l-am văzut ieșit din formație, începând să piardă din înălțime. Degajasem, când, încercând să-l observ, l-am văzut cu o aripă că începea să ardă (era aripa dreaptă), atingând pământul lângă satul Brătulești, în apropiere de Periș. La reluarea atacului l-am lăsat pe Encioiu să atace primul. N-a lovit bombardierul, reluând atacul împreună, încurajându-l să prelungească rafala... De pe stânga lui am intervenit și eu cu o rafală lungă. Bombardierul s-a*

bâlbâit puțin, a rămas în formație și, după ce a depășit linia ferată București–Titu, a căzut la marginea unei pădurici. «Bravo, Mitrică!» i-am strigat plin de entuziasm, repezindu-ne pe urma altor avioane. Era o formație mai mică și am tras de la distanță – de la vreo 400–500 m. Proiectilele și-au atins ținta, dar avionul a continuat zborul peste o zonă împădurită, dispărând undeva între Bolintinul din Deal și cel din Vale. Encioiu m-a anunțat că motorul îi dă rateuri. L-am crezut, pentru că, de la atacul avionului pe care-l doborâse, nu mai ținea aproape de mine ca de obicei. Un alt bombardier, pe care-l lovise cu proiectile de tun, a trecut razant peste stuful din balta Comana. Mitrică Encioiu și-a pus avionul pe burtă la Pipera, pe o fâșie de pământ din fața gării. Am alergat după americani până am rămas fără muniție...<sup>1</sup> După luptă, Maga a aterizat cu aripa și fuzelajul avionului ciuruit de proiectilele americanilor. Atât el cât și Mitrică Encioiu au fost creditați fiecare cu câte un avion american doborât: primul a căzut în apropiere Periș, la Brătulești, iar al doilea lângă Titu – Albești.

În atacurile efectuate, și sublocotenentul av. Flaviu Zamfirescu a reușit câteva lovituri în aripa unui *Liberator*, dar nu au fost suficiente pentru a-l doborî. În schimb, cel de-al patrulea pilot, Nicolae Scully, a avut probleme în funcționarea armamentului de bord, fiind mai mult martor la luptele aeriene purtate. Iată mărturia sa: „Era duminică, câțiva piloți se învoiseră. Există însă patrula de alarmă. Către ora nouă dimineața s-a dat «Atenție mărită». Informația adusă de comandantul neamț al grupului, Hahn, venit la esca-drila românească pentru a vedea ce avioane sunt disponibile, ne-a informat despre decolarea unui mare de bombardiere din Africa. Pe la prânz ni s-a precizat că formația s-a rupt în două, unii luând-o spre est, alții spre nord-est. S-a dat apoi «bereitschaft»,

<sup>1</sup> Cristian Crăciunoiu (coord.), *op. cit.*, p. 17-18.

adică «piloții în avioane, gata de zbor!». După ora unu a decolat toată flotila, escadrila românească având trei-patru români, ceilalți nemți. Am fost trimiși deasupra zonei Caracal, la 7 000 m altitudine. Trebuia să păstrăm tăcerea radio, numai comandantul neamț al grupului primea ordine pe care noi le auzeam în căști. După un timp, Bucureștiul ne spune că «suntem pe ei» dar nu se vedea nimic. Eram totuși pe verticala lor, cu 3-4 mii de metri deasupra lor; i-am însoțit la aceeași altitudine mare înspre Râmnicu Vâlcea până am primit ordin să facem dreapta spre Ploiești, coborând treptat până la 500 m.

Toată formația, circa 40 de vânători, a ajuns la sud de Ploiești la altitudinea ordonată. Nu vedeam nimic nici acum, dar am observat explodând bombe la rafinăria Brazi. Stătusem toți cu capul pe spate privind în sus. Bombardierele erau cu 450 metri mai jos. Abia acum ne-am dat seama și ne-am năpustit asupra lor. Ce a urmat, a fost o învălmășită și încurcată luptă aeriană, căci în zonă se mai găseau două escadrile de IAR-80, de la București și Brașov, și o escadrilă de noapte de la Ziliștea... Ceața artificială a butoaielor fumigene de la Ploiești se înălța la vreo sută de metri, toată artileria antiaeriană de la sol trăgea cumplit. Tunurile de 88 mm instalate pe vagoane c.f. trăgeau razant peste oraș, ca și piesele de 20 și 13,2 mm. Semnele noastre distinctive erau boturile galbene ale aparatelor, dar, în învălmășeala din ceață, nu se deosebeau întotdeauna... Mitralierele mi s-au dovedit inoperante din lipsă de aer, pierdut probabil pe drum. Cu tunul de 20 mm pe care-l aveam la bord am putut trage o singură lovitură. Am fost de fapt un observator, am însoțit o formație de bombardiere în retragere până deasupra Snagovului, iar când n-am mai avut benzină am aterizat la Târgșor pentru realimentare. Am zburat apoi din nou în zonă, am realimentat încă odată la Târgșor și am zburat până către ora 16,00, când am aterizat definitiv acasă, la Mizil...<sup>1</sup> A doua zi, pe 2 august, Nicolae Scully și căpitanul av. Toma

<sup>1</sup> Ibidem, p. 24.

Lucian au zburat cu un Fieseler Storch<sup>1</sup> să numere bombardierele căzute. „Am numărat 40-45 (în realitate au fost 35 – n.n.); la două din ele le mergeau încă încet motoarele. Am aterizat în câteva locuri...”, avea să-și amintească Scully.

Ultima unitate românească folosită împotriva avioanelor americane a fost Escadrila 51 Vânătoare de Noapte inclusă în unitatea germană NJG 6, aflată pe terenul de la Ziliștea. Deși a avut șase avioane disponibile, a executat doar patru ieșiri la inamic. Dintre piloții ei, numai căpitănelul av. Ghica Marin, comandantul escadrilei, a întâlnit bombardierele americane, doborând unul dintre ele. Pe avionul pilotat de acesta, Me-110 C seria EW (nr. 1819)<sup>2</sup>, având înmatriculare germană, zbura ca radiotelegrafist submaistrul Gheorghe C. Teliban. Acesta povestește: „Duminică, 1 august 1943. O zi de vară obișnuită, personalul Escadrilei 51 era prezent la unitate. La ora 11,00, cerul s-a acoperit de nori. La ora 12,15, ne-am adunat la popotă pentru masa de prânz. Nu terminaserăm masa și timpul începuse să se schimbe, norii coborând jos. Vântul s-a întesit. Aparatele erau aliniate și pregătite în orice moment pentru misiune”. La ora 13,15 s-a dat alarma: „În câteva minute, toți eram echipați, cu parașutele pe noi și ne-am urcat în avioane. Am decolat imediat și ne-am îndreptat spre Ploiești. Aici, cerul era complet acoperit și a început și o furtună. Am primit misiunea să patrulăm în sectorul «Tiberius» și să atacăm avioanele inamice care se îndreptau spre București. La Bolintinul din Vale, aflat la est de București, am descoperit un bombardier american tip Liberator ce zbura la 200 m înălțime și care se îndrepta spre Ploiești. Domnul căpitan Ghica a trecut ime-

<sup>1</sup> Fi-156, avion ușor de recunoaștere, de fabricație germană.

<sup>2</sup> Aparatul făcea parte din lotul de 12 aparate cumpărate – în schimbul livrării de petrol – din Germania la prețul de 579 000 de mărci și destinate Escadrilei de Vânătoare de Noapte românești, care avea baza pe aerodromul de la Ziliștea.

diat la atac în picaaj pe partea stângă a avionului inamic și, după ce a deschis focul, a scos din funcțiune un motor de pe acea parte, de lângă fuzelaj. Revenind la atac a doua oară în aceleași condițiuni și pe aceeași parte, a scos din funcțiune și al doilea motor, astfel că avionul inamic, cu cele două motoare în flăcări, a început să se prăbușească. În timp ce noi luam înălțime căutând alte ținte, am simțit miros de fum, dar nu se vedea nimic. Domnul căpitan Ghica a continuat zborul. După câteva minute, prin deschizătura prin care se trăgeau rachetele de semnalizare au pătruns flăcări și am anunțat imediat că avem foc la bord. Mă înăbușeau flăcările și m-am ridicat de pe scaun, să mă apar de dogoarea lor. Domnul căpitan Ghica mi-a dat ordin să mă salvez cu parașuta. Am tras mânerul de salvare și când carlinga avionului a sărit în aer, fiind complet descoperit, am fost smuls de curentul de aer și aruncat în profundor.” În săritură, gamba piciorului stâng a submaistrului Teliban a fost prinsă de stabilizator provocându-i fractura tibiei și peroneului în treimea medie. „Am început să cad în gol – își amintea acesta – și atunci am tras de mânerul de deschidere a parașutei de la centura de mijloc. Șocul deschiderii parașutei a fost destul de mare și uitându-mă în jos am văzut laba piciorului stâng pendulând. Mi-a dat seama imediat că piciorul era fracturat și că trebuie să aterizez pe piciorul drept. Pielea de pe mână, palmă și degete, ieșise ca niște mănuși chirurgicale și se ținea de vârfurile degetelor. Am aterizat pe piciorul drept, lăsându-mă imediat pe spate pe o miriște din marginea comunei Bolintinul din Vale, jud. Ilfov. În scurt timp, au venit mai mulți oameni din sat, în frunte cu domnul învățător Ceaușiu Ion, care a trimis pe cineva să vină cu o căruță încărcată cu fân. M-au urcat în acea căruță și m-au dus la dispensarul din comună unde mi-a fost pusă o atelă la piciorul stâng. După ce s-a dat un telefon, a venit o ambulanță care m-a dus la Spitalul Militar „Regina Elisabeta” din Capitală, unde am fost imediat internat. Am stat luni de zile în spital și, ulterior, Comisia medico-militară a S.S.A. (Subse-

cretariatul de Stat al Aerului – n.n.) *m-a clasat ca invalid de război, urmând să fiu pensionat... Ulterior, am aflat de la domnul învâțător Ceașiu Ion, care a văzut cum focul a cuprins toată carlinga avionului Me-110 și pe domnul căpitan Ghica, care s-a aruncat cu parașuta de la 200 m; aceasta nu s-a deschis, domnul căpitan pierzându-și viața...*<sup>1</sup> Pilotul a fost găsit mai departe de avion, strivit de pământ cu fața în jos și cu parașuta încă pliată, doar cu extractoarea ieșită din sac.

Credem că avionul Me-110, pilotat de căpitanul av. Marin Ghica, a fost lovit de tirul declanșat de sergentul Harry C. Lawson, aflat în turela superioară a bombardierului *Tondelao* (nr. 42-40706) din Grupul 389. În raportul întocmit după luptă, echipajul american specifică întâlnirea cu Me-110, bimotorul fiind declarat doborât la ora 15,23, în apropiere de Roșiorii de Vede<sup>2</sup>. Locotenentul Hans Schopper din 1/JG 4 a fost martor când tirul defensiv american a lovit bimotorul pilotat de Ghica și, la rândul lui, a urmărit bombardierul B-24 până aproape de Roșiorii de Vede, dar n-a ripostat din cauză faptului că nu mai avea muniție pentru armele de bord<sup>3</sup>.

La cartierul general al lui Gerstenberg, maiorul Kuchenbaker a decis utilizarea unității de vânătoare de noapte de la Ziliștea, care era dotată cu 17 avioane Me-110 noi, bimotoare, și era comandată de maiorul Lutje. Măsura participării acestor avioane în misiuni de zi n-a fost una înțeleaptă. Locotenentul av. Titus Axente, pilot în Escadrila 51 Vânătoare de Noapte, aprecia faptul că bimotorul Me-110 „*nu era avion pentru lupta de zi, era greu și nu permitea acrobația aeriană; în tonou rapid îi sărea profundorul!*”

<sup>1</sup> Documentul original se află în arhiva personală a prof. dr. Valeriu Avram.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 143.

<sup>3</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 46.

*Dădea rezultate bune numai în lupta de noapte... A fost o mare greșală trimiterea lui în angajamentul, pe lumină, atunci, la 1 august...”*<sup>1</sup> Rezultatele obținute și pierderile înregistrate confirmă această părere.

În total, aviația română de vânătoare a doborât sigur 10 bombardiere de tip *Liberator* și două probabile, având un pilot mort și un altul rănit, cu două avioane pierdute. Presa vremii a prezentat pe larg curajul piloților noștri de vânătoare. Astfel, ziarul „Curentul” nr. 5 555 din 5 august sublinia, la pagina 8, că „*vânătorii români s-au luptat admirabil*”. La aceeași pagină, se menționa și o corespondență din Berlin care preciza faptul că „*în aceste lupte s-au distins aviatorii români (...) Vânătorii români au pornit la luptă cu mult curaj și au contribuit în măsură hotărâtoare la împrăștierea aparatelor inamice, împiedicându-le să execute un atac concentrat*”. Și colonelul Woldenga, comandantul aviației de vânătoare germane din România, i-a apreciat pe piloții noștri care, „*deși nu toți au intrat în luptă, au dovedit mult curaj*”. Un raport al Regiunii a 3-a Aeriene evidenția „*aviația de vânătoare (împreună cu ACA-ul – n.n.) a acționat energic, cu mult curaj și cu rezultate frumoase*”<sup>2</sup>. Pentru exemplificare, iată ce nota locotenentul Richard D. Butler, copilot pe bombardierul *Earthquake* (nr. 41-24235) din Grupul 44 Bombardament: „*Un avion de vânătoare inamic venea spre noi din față. Eram la aproape 50 de picioare de sol, încercând să plecăm de acolo cât mai repede posibil. L-am văzut apoi trecând pe sub noi. Am crezut că unul din mitraliori l-a doborât. L-am apelat pe mitraliorul din coadă, sergentul Boulanger, și l-am întrebat dacă a văzut unde s-a prăbușit vânătorul. Răspunsul lui a fost: «Nu s-a prăbușit ! A trecut pe sub noi, a tras, și vrea să ne atace din nou!»*”<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Cristian Crăciunoiu (coord.), *op. cit.*, p. 17.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 18-19.

<sup>3</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 98.



Aviația germană a intervenit prin piloții din Grupul I/JG 4 și unitatea de vânătoare de noapte de la Ziliștea. Primul pilot german care a obținut o victorie împotriva bombardierelor americane a fost căpitanul Wilhelm Steinmann, comandantul Escadrilei 1 de la Mizil. Victimă i-a căzut avionul *Brewery Wagon* (nr. 41-24294) al locotenentului John Palm. *Liberatorul* american era deja grav avariat, când a fost interceptat de pilotul german, care, atacând de sus, l-a doborât într-un lan de porumb la Tătărani, nu departe de linia ferată București–Ploiești.

Între timp, bombardierele americane au fost surprinse de restul avioanelor Messerschmitt 109 din I./JG 4. Atacul american a fost atât de neprevăzut, încât tinerilor piloți germani nu le venea să creadă. Subofițerul Kurt Leopold povestește: „*La decolare, la 1 august 1943, cei mai mulți dintre noi credeau că este vorba de o nouă alarmă falsă. N-am înțeles ce se petrece decât când am văzut exploziile de la sol. Americanii erau sub noi. Picajul nostru era impresionant pentru că noi trăiam, majoritatea, prima noastră luptă*”<sup>1</sup>. Leutnant Hans Wilhelm Schopper, comandantul Escadrilei 2 „Galbenă”, a interceptat un B-24 în momentul când părăsea Ploieștiul și, zburând la 40 m înălțime, l-a atacat din spate și i-a incendiat aripa dreaptă: „*Am stropit bine aparatul și am urcat deasupra lui. N-am fost atins de tirul mitralierelor care mă vizau. Am luat altitudine și am privit înclinând 109-le meu pe dreapta, pentru a vedea dacă trebuie să atac din nou. Rezervoarele sale din aripa dreaptă erau în flăcări. A încercat să ia înălțime dar s-a prăbușit după 500 m și a ars pe un câmp. Nu părea că erau supraviețuitori.*”<sup>2</sup> Zburând mai la sud, Schopper a întâlnit o formație care tocmai bombardase rafină-

<sup>1</sup> Jean-Louis Roba, Eric Mombbeck, *La chasse de jour allemande en Roumanie*, Ed. Modelism International SRL, București, 1994, p. 29.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

ria de la Brazi. A reperat un *Liberator* al cărui echipaj trăgea asupra unui Me-110 din Escadrila de Vânătoare de Noapte de la Ziliștea (probabil acesta era avionul pilotat de căpitanul av. Marin Ghica). Bimotorul a părăsit lupta, fiind avariat de tirul mitralierilor americani. Pilotul german a urmărit bombardierul american până aproape de Roșiorii de Vede, dar, în momentul în care a declanșat trăgaciul armelor automate de la bordul avionului său, și-a dat seama că nu mai avea muniție și nici benzină; becul roșu se aprinsese în timpul urmăririi. A aterizat la limită pe aerodromul de la Mizil și nu-i mai rămăsese benzină în rezervoare nici măcar să ducă avionul până la capătul pistei. În schimb, căpitanul Wilhelm Steinmann nu a mai aterizat pe Mizil. El a obținut cea de-a doua victorie, după ce a interceptat un bombardier din Grupul 44. Este vorba de avionul *Satan's Hell Cats*, care, lovit de pilotul german, a căzut lângă rafinăria de la Brazi. Atins, la rândul său, de tirul mitralierilor americani, acesta și-a abandonat aparatul Me-109 G-2 (nr. 14143), sărind cu parașuta. Rănit ușor, Steinmann fost ajutat de soldații de la o baterie AA germană din apropiere.

În afară de Steinmann și Schopper, piloții germani din I./JG 4 au mai revendicat victorii prin: *Oberleutnant* Manfred Spenner – comandantul Escadrilei 3 (lângă Co-fărești), *Hauptmann* Hans Eder, *Leutnant* Phillip Bouquet (la Cristăreni), *Leutnant* Erwin Rauch (la nord de Viorina), *Leutnant* Werner Gerhartz (vest de Talarui), *Leutnant* Günter Stark, *Oberfeldwebel* Frank Guhl (la sud de Ploiești), *Feldwebel* Alber Palm, *Feldwebel* Hans Maier și *Unteroffizier* Kurt Runge (la nord de Plopu); le-au fost confirmate numai cinci<sup>1</sup>. Pierderile lor au fost două Me-109 G-2/4

<sup>1</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 15.

distruse (nr. 14143 – cel a lui Steinmann – și nr. 19609) și alte patru avariate.

Unitatea de vânătoare de noapte de la Ziliștea (IV./NJG 6) a executat 14 ieșiri, obținând o victorie sigură prin *Oberfeldwebel* Georg Klever (în zona Piatra). Au pierdut în schimb un Me-110 F-4 (nr. 2869), căzut între Ploiești și Târgșor (la Cojasca), echipajul – pilot Albert Hoffmann și radiotelegrafist Ernest Kummel – pierzându-și viața; alte cinci aparate din aceeași unitate au fost avariate<sup>1</sup>.

Pentru echipajele americane însă, calvarul nu s-a terminat; odată cu părăsirea teritoriului României, *Liberatoarele* care au reușit să treacă Dunărea s-au dispersat, zburând pe mai multe rute: spre Burgas, spre Plevna și Stara Zagora și spre nordul Sofiei. Cel puțin două dintre ele au fost doborâte de Forțele Aeriene Bulgare. Primul era bombardierul *The Witch* (nr. 41-11840), al locotenentului Julian T. Darlington, care a fost interceptat de *Messerschmitt*-urile bulgare din Regimentul 6 Vânătoare (comandant, căpitanul Krtisto Atanasov), de la Karlovo. După primul atac, avionul american a pierdut un motor, apoi și pe al doilea. Trei dintre membrii echipajului s-au parașutat, însă pilotul a reușit o aterizare forțată într-o vale din zona muntoasă de la nord de Skopje, la granița Bulgariei cu Iugoslavia. Copilotul, bombardierul, radiooperatorul și mitraliorul din coadă au reușit să fugă, trecând granița în Iugoslavia, unde au fost ajutați de partizani. Ceilalți membri ai echipajului au rămas să-l ajute pe sergentul mecanic Lloyd Bribsi, care era grav rănit, fiind capturați de bulgari<sup>2</sup>.

Avionul american a fost revendicat de asul bulgar, locotenentul Stoyan Stoyanov, care conducea o patrulă forma-

<sup>1</sup> Jean-Louis Roba, Cristian Crăciunoiu, *La chasse de nuit germano-roumaine. 1913-1944*, Editura Modelism, București, 1997, p. 19-20.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 129.

tă din piloții Hristo Krastev, Ivan Bonev și Petar Bochev. Aceștia au întâlnit 18 bombardierele americane deasupra localității Ferdinand. Stoyanov povestește: „*Undeva sus pe cer, nu departe de Sofia, am văzut un grup de avioane mari care se mișcau în aer ca niște păsări uimitor de grase, direcția de zbor fiind sud-vest. Era clar că se întorceau la baza de unde decolaseră, după ce-și terminaseră misiunea*”. Primul său instinct a fost să le lase să treacă, deoarece nu păreau că vor să bombardeze Sofia. S-a decis însă să le atace, întrucât nu avea certitudinea că acestea nu se vor întoarce asupra orașului, pentru a arunca bombele nelansate în misiune.

Locotenentul Stoyanov, însoțit de coechipierul său, a atacat bombardierele americane din spate. Acestea au strâns formația, ripostând cu foc. „*Una din rafale aproape că mi-a atins aripa dreaptă a avionului*”, își amintea asul bulgar. Instinctiv, a întors avionul spre stânga și a ieșit din raza mitraliorilor americani. „*Fusesem intrușiți că bombardierele cu patru motoare puteau fi atacate de cel puțin o patrulă, ci nu doar de un avion sau două, cum era în cazul nostru, pentru că puteam fi expuși la focul încrucișat al tuturor bombardierelor din formație și un astfel de atac ar fi fost un act de sinucidere curată*”. A decis totuși să-și continue atacul. Întrucât formația americană putea să se ascundă în nori și să dispară, și-a făcut rapid un plan de luptă, depășind bombardierele, după care a virat strâns pentru un atac frontal. A ales bombardierul din frunte, deschizând focul simultan cu tunul de 20 mm și cu cele două mitraliere de calibru 7,92 mm. „*Am apăsat pe declanșatoarele armamentului de bord și am văzut cum proiectilele mele au lăsat dăre de foc în urmă și s-au afundat în botul de sticlă al bombardierului greu... Am împroșcat cu foc botul avionului care se apropia, și același foc venea acum spre mine. Unele dintre gloanțe au trecut foarte aproape de avionul meu, dar nu l-au*

*atins*". Pilotul bulgar a trecut razant peste *Liberatorul* american, mitraliindu-l pe toată lungimea, apoi s-a lăsat pe o aripă și a pornit într-un picaj vertical. Privind în urmă, a văzut cum avionul pe care-l lovise se prăbușea în flăcări. A redresat și s-a ascuns în nori.<sup>1</sup>

Cel de-al doilea bombardier pierdut deasupra Bulgariei a fost *Liberatorul Prince Charming* (nr. 42-40364), care a fost revendicat de locotenentul Petar Bochev. Avionul american s-a prăbușit în flăcări în zona muntoasă de la nord-est de Skopje. A supraviețuit numai sergentul mitralior Stanley Horine, care, cu arsuri grave, a reușit să se parașuteze în ultimul moment<sup>2</sup>.

Aviatorii americani capturați pe teritoriul Bulgariei nu s-au bucurat de același tratament ca și cei căzuți în România. Presa bulgară a anunțat doborârea unor avioane necunoscute care survolaseră teritoriul lor, nespecificând că erau americane. Bombardierul *The Witch* aterizase forțat și nu fusese distrus, așa că oficialitățile de la sud de Dunăre știau foarte bine cine le survolaseră spațiul aerian. Mai mult, prizonierii aviatori americani au fost plimbați pe străzile Sofiei, fiind expuși curiozității și oprobriului public drept trofee de război, ca în Evul Mediu. Convenția de la Geneva nu îngăduia o asemenea înjosire a combatanților căzuți prizonieri.

În continuare, formațiile americane care se retrăgeau spre bază au fost interceptate deasupra Mării Ionice, de *Messerschmitt*-urile germane din IV./JG 27, decolate de pe aerodromul Kalamaki. Piloții germani comandați de *Oberleutnant* Alfred Burk au doborât cel puțin patru bombardiere. Prima victimă a fost avionul *Jo-Jo's Special Delivery* (nr.

<sup>1</sup> <http://www.elknet.pl/acestory/stojanov/stojanov.htm>

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p.129.

41-24230), din Grupul 93, pilotat de maiorul Ralph J. McBride, care a fost interceptat de vânătorii germani la vest de Cefalonia. *Liberatorul* a fost doborât în mare și niciunul din cei zece membri ai echipajului nu a supraviețuit. L-au revendicat doi piloți germani: Alfred Burk și Hans Flor, ambii din 11./JG 27<sup>1</sup>. Al doilea a fost *The Cornhusker* (nr. 42-40322) al locotenentului Ned McCarty. Avariat deja de avioanele Avia bulgărești deasupra munților de la vest de Sofia, bombardierul a fost interceptat de piloții germani la nord-vest de Cefalonia și a fost văzut ieșind din formație în flăcări și prăbușindu-se în mare. Deși au fost zărite parașute, niciunul din membrii echipajului nu a mai fost recuperat. Cvadrimotorul a fost revendicat de *Unteroffizier* Rudolf Phillipp din 12./JG 27. Cel de-al treilea a fost *Maternity Ward* (nr. 42-40663) al locotenentului John V. Ward, care a rămas în urmă, după ce fusese lovit de AA într-unul din motoare; a fost incendiat de avioanele de vânătoare germane și a căzut în mare. Din avion au scăpat numai pilotul Ward și copilotul Andrew Anderson, care au petrecut 15 zile pe mare până au ajuns în insula Kithira<sup>2</sup>. Ultimul aparat doborât deasupra Mării Ionice a fost *Bewitching Witch* (nr. 41-24024) din Grupul 44. Avionul pilotat de locotenentul Reginald L. Carpenter fusese lovit de AA la Ploiești și avea două motoare avariate, când a fost interceptat de piloții germani la nord-vest de Cefalonia. Lovit în cel de-al treilea motor, pilotul n-a mai putut menține aparatul în aer, efectuând o amerizare forțată. Avionul s-a scufundat rapid și numai șapte din membrii echipajului au reușit să iasă din el, fiind recuperați din mare după mai bine de 24 de ore. Victoria i-a fost atribuită *Feldwebel*-ului Ernst Hackl

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 126.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 129.

din 12./JG 27.<sup>1</sup> Din lupta cu bombardierele americane, piloții germani din IV./JG 27 au avut două Me-109 G-2/6 distruse și unul avariat<sup>2</sup>.

## REAȚIA ARTILERIEI ANTIAERIENE ȘI A CELORLALTE MIJLOACE DE APĂRARE

Spre deosebire de aviația de vânătoare, artileria AA a intrat în luptă cu totalitatea forțelor de care dispunea în zona atacului american. În punctul sensibil Ploiești au acționat 21 de baterii române, dintre care 15 grele și medii și șase ușoare (în total 146 de tunuri) și 31 de baterii germane, dintre care 21 grele și medii și zece ușoare (în total 228 de tunuri)<sup>3</sup>. Puterea de foc în momentul atacului a fost impresionată, bateriile române trăgând 342 de lovituri de calibru 88 mm și 4 414 lovituri de 20 mm, iar cele germane, nu mai puțin de 1 110 lovituri de 88 mm, 13 256 de lovituri de 20 mm și 3 048 de focuri de carabină<sup>4</sup>. Prin tragerile executate, Regiunea 3 Aeriană raporta, la data de 3 august 1943, că artileria antiaeriană a înregistrat un consum de muniții de aproximativ 20 000 de proiectile. Totuși, într-un raport final al Statului Major al Aerului, din 21 august 1943, se consemna un consum total de aproximativ 60 000 de proiectile trase, de trei ori mai mult decât se calculase inițial<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 131.

<sup>2</sup> Corneliu Năstase, Dan Melinte, Răzvan Bujor, *op. cit.*, p. 20.

<sup>3</sup> A.M.R., fond 1376, dosar 6, f. 611.

<sup>4</sup> A.N.I.C., fond P.C.M.-Cab. Mil., dosar 393/1943, f. 7.

<sup>5</sup> *Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române*, Editura Modelism, București, 1996, p. 298.

La ora 13,15, comandamentul Regimentului 180 AA german, care conducea întreaga activitatea antiaeriană de la Ploiești, a ordonat „Atenție mărită!” la baterii. Între orele 13,21 și 13,50, a fost dată alarma la toate bateriile antiaeriene, precum și pentru populația orașului. Cu puțin timp înainte de ora 14,00, deasupra obiectivului a apărut primul val din grupul de bombardiere ce atacau de la sud, lansându-și bombe și executând foc cu mitralierele de la bord. Până în momentul apariției lor, nu s-a știut că acestea vor ataca la o înălțime atât de mică. La început, artileriștii români și germani au avut ezitări, dar și-au revenit repede, mai ales după primele bombe lansate de avioanelor americane. Cităm din jurnalul de operații al Regimentului 7 AA român: „...*Focul a fost deschis de la distanțe cuprinse între 3 000 și 8 000 m, după situația apariției țintelor. Altitudinea, între 150–300 m. Tragerile directe s-au deschis la distanțe cuprinse între 200 și 1 000 m. Altitudinea medie: între 100-150 m. Distanțele de tragere au variat de la caz la caz. Țintele nu au putut fi urmărite continuu din cauza acoperirilor din teren. Durata tragerilor a variat de la baterie la baterie, fiind între 30 și 120 sec. Durata acțiunii propriu-zise a fost cuprinsă între orele 13,35 și 14,29. În acest timp, bateriile au executat mai multe trageri, după caz.*”<sup>1</sup>

Barajele realizate de apărarea AA a zonei petrolifere au avut o mare eficiență, fapt dovedit și de cele 20 de avioane doborâte, dintr-un total de 36 de aparate căzute pe teritoriul național<sup>2</sup>. Conform relatărilor prizonierilor americani interogați, dintre care mulți participaseră deja la raiduri deasupra Germaniei și Italiei, pe teritoriul Ro-

<sup>1</sup> A.M.R., fond Microfilme, rola P II 1.587, c. 144.

<sup>2</sup> *Ibidem*, fond 1376, dosar 6, f. 494.



mâinii întâlнисeră „cea mai puternică apărare antiaeriană din toată experiența lor de aviatori”.<sup>1</sup>

Analiza ulterioară asupra acțiunii apărării antiaeriene a relevat prestația foarte bună a tuturor celor angajați în luptă la 1 august 1943, în ciuda altitudinii foarte joase la care s-a executat atacul. Rezultatele cele mai importante au fost obținute de bateriile ușoare, care au putut acționa aproape instantaneu, focul apropiat al acestor baterii, înzestrate cu vizor și telemetru, constituind principalul procedeu de tragere în această situație excepțională<sup>2</sup>. Astfel, din relatările participanților, a rezultat că majoritatea avioanelor doborâte de AA au fost lovite cu tunuri de calibru mic<sup>3</sup>. S-a considerat că și bateriile grele au răspuns bine, deși tunurile de 88 mm nu erau destinate să acționeze la plafon de sub 150 m; aparatele centrale din dotarea acestora nu mai asigurau determinarea corectă a elementelor de tragere, datorită vitezei unghiulare mari și a înălțimii foarte mici. Astfel s-au înregistrat și unele erori de tragere, coșurile de fum și turnurile de răcire de la Rafinăria „Astra Română” din Ploiești fiind lovite de tirul artileriei AA.<sup>4</sup>

Imediat după bombardament, autoritățile române remarcău „modul special cum a fost organizat raidul, precum și grija care s-a pus în alegerea traiectului, marcându-se pe schițe speciale zone de apărare AA și direcțiile de zbor pentru evitarea lor”<sup>5</sup>, însă apărarea AA în regiunea petroliferă „a fost îndeajuns de eficace, fapt dovedit prin marele număr de avioane

<sup>1</sup> *Ibidem*, f. 6.

<sup>2</sup> Comandor dr. Jipa Rotaru, *op. cit.*, p. 141.

<sup>3</sup> A.M.R., fond 1376, dosar 6, f. 862.

<sup>4</sup> Maior Aurel David, Șerban Pavelescu, *op. cit.*, p. 147.

<sup>5</sup> A.N.I.C., fond P.C.M.-Cab. Mil., dosar 393/1943, f. 14.

*doborâte și împiedicarea avioanelor americane de a îndeplini misiunea primită*<sup>1</sup>.

Reacții referitoare la acțiunea apărării AA nu au întârziat să apară din partea autorităților românești. Astfel, într-unul din documentele vremii, se subliniază faptul că mareșalul Ion Antonescu a adus mulțumiri publice artileristilor, care au acționat foarte bine<sup>2</sup>.

S-au distins în luptă – prin avioanele doborâte și atitudinea sub foc – bateriile de tunuri de calibru 20 mm numerele 156 (căpitan Petre Catrinu), 161 (căpitan Valentin Gabrielescu), 153 (căpitan Victor I. Niculescu) și 155 (locotenent Ilie Pârvu), precum și cele de calibru 88 mm, numerele 86 (căpitan Cornel Istrate), 80 (căpitan Alfred Apostolescu), 68 (locotenent Petre Dochilița) și 57 (sublocotenent Paul Moldoveanu). Comandanții acestor baterii au fost citați prin Ordin de Zi pe Armată, semnat de subsecretarul de stat al Aerului, generalul Gheorghe Jienescu<sup>3</sup>.

Odată cu alertarea sistemului defensiv al centrului sensibil Ploiești, a intrat în acțiune și Batalionul de Aerostație. În momentul când s-a dat alarma, cerul era noros. Comandantul batalionului a ordonat companiilor să înalțe baloanele la 2 000 metri, pentru a atinge baza stratului de nori, unde cu greu puteau fi descoperite. Ascensiunea a fost executată la ora 13,50, când au fost ridicate 41 de baloane din totalul de 58 câte existau atunci, restul fiind inutilizabile din cauza lipsei de hidrogen. În ciuda numărului mic față de suprafața pe care trebuiau să o protejeze, acestea au avut totuși o contribuție importantă la stânjenirea atacului, provocând prăbușirea a patru bombardiere.

<sup>1</sup> *Ibidem*, f. 15.

<sup>2</sup> A.M.R., fond 1376, dosar 6, f. 97.

<sup>3</sup> *Ibidem*, f. 243.

Totuși, după atac, Secția a II-a a Marelui Stat Major concluziona că „*avioanele destinate să forțeze barajul de baloane de protecție nu au găsit necesară aceasta, deoarece au considerat prea slab barajul*”<sup>1</sup>, fapt confirmat și de declarațiile prizonierilor americani, care afirmau că „*baloanele și barajele au fost sub așteptări: avioanele destinate să facă breșe nu au mai intervenit*”<sup>2</sup>. În urma atacului american, cinci baloane au fost incendiate și nouă au fost scăpate prin ruperea cablurilor de care s-au lovit avioanele inamice.

Camuflajul prin ceață artificială s-a dovedit însă absolut nesatisfăcător, din cauză că au funcționat numai 274 de generatoare, adică aproximativ 30% din dispozitivul existent. Punerea în funcțiune a aparatelor a fost ordonată la 12,55, cu aproape o oră înainte de începerea acțiunii de bombardament. Declanșarea nu s-a produs decât la 13,40, după aproape 50 de minute, din cauză că subunitățile erau în curs de a-și modifica dispozitivul, aparatele fiind demonstrate. Condițiile meteorologice au fost nefavorabile acțiunii de mascare, la care s-a adăugat și panica ce a cuprins pe unii din cei însărcinați cu manevrarea aparatelor, fapt ce a condus la o stabilire incorectă a parametrilor de funcționare și îndeosebi a înălțimii de furnizare<sup>3</sup>. Toate acestea au avut ca rezultat o completă lipsă de mascare a obiectivelor, reușindu-se, în condițiile mai sus arătate de desfășurare a acțiunii, crearea unei perdele de ceață de o slabă densitate, total insuficientă. Acest lucru a fost confirmat și de piloții americani căzuți prizonieri, care au declarat că ceață artificială de la Ploiești nu a putut împiedica atacul<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> *Ibidem*, f. 389.

<sup>2</sup> *Ibidem*, f. 635.

<sup>3</sup> *Ibidem*, f. 449.

<sup>4</sup> *Ibidem*, f. 635.

Referitor la modul în care a funcționat sistemul de pândă și alarmare, autoritățile militare române și germane au apreciat că atât în Peninsula Balcanică, cât și pe teritoriul României, acesta a funcționat bine, transmițând informații utile la timp, astfel încât situația aeriană fost perfect cunoscută în orice moment<sup>1</sup>. Cu toate acestea, generalul Gerstenberg, șeful Misiunii Aeriene Germane în România, precum și mareșalul Ion Antonescu au semnalat unele deficiențe legate de neprecizarea altitudinii la care zburau bombardierele inamice.

Pierderile umane înregistrate la unitățile de AA române în luptă au fost mai mari în comparație cu aviația de vânătoare. Astfel, artileriștii noștri au pierdut Bateria 86 din Divizionul 26, împreună cu cei șapte tunari care o deserveau, peste care a căzut bombardierul *Old Baldy* (nr. 42-40102) din Grupul 98. S-au mai înregistrat morți la Bateria 55 din Divizionul 25 – un soldat –, la Bateria 54 din Divizionul 31 – un sergent – și la Compania 4 din Divizionul 3 baloane – trei soldați. Alți 25 de militari români au fost răniți, dintre care doi ofițeri. La unitățile de AA germane s-au consemnat patru morți și 19 răniți<sup>2</sup>. Înmemntarea soldaților români și germani a avut loc miercuri, 4 august 1943, la Cimitirul Eroilor din Ploiești. La ceremonie a luat parte Manfred von Killinger – ambasadorul Germaniei în România –, generalul de escadră Gheorghe Jienescu – ministrul subsecretar de stat al Aerului –, locotenent-colonelul Eugen Nicolescu – aghiotantul mareșalului Ion Antonescu –, dar și toți ofițerii superiori și inferiori din garnizoană<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Ibidem*, f. 473.

<sup>2</sup> *Ibidem*, f. 828-829.

<sup>3</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 89.

Și pierderile materiale au fost mari. Astfel, la Bateria 161 Gustloff din Divizionul 25, a fost scos din funcțiune un tun, iar barăcile au fost avariate de proiectilele trase din avioanele inamice. La Bateria 86 Krupp din Divizionul 26, au fost aruncate în aer patru depozite mici de muniție, trei barăci au ars, două piese de 88 mm au fost scoase din funcțiune și toate cablurile de teleindicație distruse. La Divizionul 29, Bateria 67 Krupp, o bombă a lovit o baracă, iar la Bateria 153 tunurilor automate le-au fost distruse țevicele de rezervă, iar țeava unui tun a fost scoasă din funcțiune. De asemenea, un tren de muniții cu zece vagoane a fost lovit în plin pe linia de racordare Ploiești Sud–Ploiești Est. Alte pagube s-au produs la Divizionul 34 Proiectoare, unde a ars o baracă cu cabluri telefonice și efecte (aparținând Bateriei 263), și la Divizionul 3 Baloane Protecție, unde cinci baloane au fost incendiate și alte nouă au fost scăpate prin ruperea cablurilor de care s-au lovit avioanele inamice<sup>1</sup>.

În legătură cu pierderile produse aviației inamice, în Registrul istoric al Comandamentului Apărării Antiaeriene, se menționează că au fost doborâte de către artileria antiaeriană română și germană un total de 32 de avioane de tip *Liberator*, astfel: pe raza orașului Ploiești – 8 avioane; în județul Prahova – 18 avioane; în județul Dâmbovița – 2 avioane; în județul Ilfov – 4 avioane<sup>2</sup>. Totuși numărul avioanelor inamice identificate ca fiind doborâte de AA a fost de numai 20. Unitățile care au contribuit la victoriile obținute au fost Regimentul 7 AA român, cu 13 baterii grele, cinci baterii ușoare și două baterii de proiectoare, și Regimentul 180 AA german, cu 20 de baterii grele și zece ușoare. Prin Ordinul de Zi din 20 ianuarie 1944, generalul de escadră av. Gheorghe Vasiliu, comandantul Regiunii a

<sup>1</sup> *Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române*, p. 296.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 297.

3-a Aeriene, a omologat Regimentului 7 AA 19 din avioanele doborâte la 1 august 1943<sup>1</sup>.

## EFECTELE BOMBARDAMENTULUI DE LA 1 AUGUST 1943

Conform rapoartelor autorităților militare române, reiese că bombardamentul a durat efectiv 27 de minute, fiind atacate Rafinăriile „Concordia”, „Vega”, „Orion”, „Astra Română” din Ploiești, „Steaua Română” din Câmpina și „Creditul Minier” din Brazi. Au mai fost lovite și au înregistrat pagube și Uzinele „Concordia” și „Metalurgica”, Depoul de locomotive din Ploiești și Uzina electrică din Câmpina<sup>2</sup>. Atacul rafinăriilor a început la ora 13,49 și s-a produs la înălțimea de 70-100 de metri, în formații de 8-12 avioane<sup>3</sup>. Bombele lansate de primele formații de avioane au explodat cu întârziere pentru a nu avaria pe cele din valurile ce trebuiau să vină asupra aceluiași obiectiv.<sup>4</sup>

La Ploiești, cel mai puternic au fost bombardate Rafinăriile „Orion”, „Columbia”, „Astra Română” și „Vega”, ultimele trei fiind parțial scoase din uz. Au rămas intacte Rafinăriile „Unirea”, „Româno-Americană”, „Dacia Română”, „Redevența” și „Xenia”. În zona Câmpinei au fost atacate Rafinăriile „Steaua Română” și „Concordia” – Florești, Atelierele centrale „Astra” și Uzina electrică a orașului. Rafinăria „Steaua Română” a fost numai parțial scoasă din uz. La Brazi, a fost atacată și scoasă din funcțiune temporar Rafinăria „Creditul Minier”.

<sup>1</sup> A.M.R., fond 1727, dosar nr. 292, f. 418.

<sup>2</sup> Șerban-Liviu Pavelescu, *op. cit.*, p. 154.

<sup>3</sup> A.N.I.C., fond P.C.M.-Cab. Mil., dosar 393/1943, f. 3.

<sup>4</sup> *Ibidem*, f. 9.

Pagubele provocate instalațiilor industriale au fost importante. Au avut de suferit în special rezervoarele și instalațiile care nu dispuneau de ziduri de protecție și care au rămas expuse nu numai loviturilor în plin, ci și la suflul exploziilor, la schije și la căldura mare transmisă de la incendiile din apropiere. Conform estimărilor făcute de autoritățile române, s-au pierdut în total 50 000 tone de petrol brut, cantitate relativ mică față de numărul bombardierelor angajate în atac și al bombelor lansate<sup>1</sup>.

Cele mai mari pagube le-a suferit complexul „Creditul Minier” din Brazi, care, la vremea respectivă, producea benzină pentru avioane cu cifra octanică cea mai mare din Europa. Asupra acestei rafinării au fost aruncate numeroase bombe incendiare și 53 de bombe explozive, incendiul provocat în urma bombardamentului fiind localizat și stins complet abia la 4 august. Au fost distruse total instalațiile de distilare (cea de distilare a gazolinei, fără șanse de reluare a activității), uzina electrică, instalația de cracare, plus 29 de rezervoare cu capacitate totală de 13 841 de tone de petrol, care au ars complet. Valoarea totală a distrugerilor a fost estimată la aproximativ 1 965 461 465 lei, din care 1 179 918 176 lei reprezenta valoarea instalațiilor distruse. Conform estimărilor date de către specialiști, suma necesară refacerii acestei rafinării se ridică la 1 842 656 000 lei, iar repunerea în folosință a instalațiilor dura, ca timp, până în 1946.

Întrucât prezenta un interes deosebit pentru economia de război, rafinăria a fost refăcută prin eforturi mari, deși numai parțial. Astfel, în vara anului 1944, aceasta va fi ținta altor cinci atacuri aeriene<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Comandor dr. Jipa Rotaru, *op. cit.*, p. 142-143.

<sup>2</sup> Col. Gheorghe Florea Creangă-Stoilești, *Istoria Apărării Civile*, vol. I, Ed. Porto-Franco, Galați, 1993, p. 450-451.

După estimările americanilor, distrugerile cele mai importante le-a suferit Rafinăria „Columbia-Aquila”, care ar fi încetat producția pentru 11 luni. Asupra acestei rafinării au fost lansate 134 de bombe explozive și foarte multe incendiare, procentul general de distrugere fiind de circa 60-70%. În urma bombardamentului, toate instalațiile sale au fost distruse sau grav avariate, iar rafinarea petrolului a stagnat complet. Pagubele totale au fost evaluate la 1 143 430 000 lei, rafinăria fiind scoasă din funcțiune pentru aproape șapte luni<sup>1</sup>.

O altă rafinărie care a suferit distrugeri importante a fost „Vega” din Ploiești, care a fost lovită de 49 de bombe explozive și un număr apreciabil de bombe incendiare. În urma bombardamentului, la această rafinărie au fost distruse complet șase rezervoare cu petrol, casa cazanelor de abur, instalația de cracare, casa pompelor, iar mai multe vagoane cu produse petroliere au ars complet. Aici pagubele au fost estimate la 500 de milioane de lei, unitatea putând să-și reia producția după patru luni<sup>2</sup>.

Pagube însemnate s-au înregistrat și la Rafinăria „Astra Română”, considerată unitatea cu cea mai mare capacitate de profil din Europa. La acest complex, în urma bombardamentului, au fost distruse complet 11 rezervoare cu produse petroliere și instalațiile de fabricație, pagubele fiind estimate de către specialiști la 676 993 938 lei<sup>3</sup>.

La Rafinăria „Orion” distrugerile au fost mai mici, fiind avariate instalația de *Pipe Still*, uzina electrică, casa de pompe, instalația de cazane cu aburi; au fost incendiate cinci vorlagăre de la instalația de rafinat, două clădiri și o

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 451.

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 452.



magazie cu materiale. S-a estimat că instalațiile puteau fi reparate în aproximativ 15-20 de zile<sup>1</sup>.

Ultima rafinărie lovită a fost „Steaua Română” de la Câmpina, unde au fost lansate 131 de bombe explozive și 2 000 de bombe incendiare, din care 500 n-au explodat. Aici au fost distruse și avariate mai multe instalații (de uleiuri, de smoală, de parafină), stația de gazare și instalația de *Pipe Still*. Estimările arătau că rafinăria pierduse 70% din capacitatea ei de lucru<sup>2</sup>.

În urma evaluărilor, s-a constatat că pagubele materiale produse după atacul de la 1 august 1943 în sectorul petrolier românesc se ridicau la suma de 4 604 500 000 lei<sup>3</sup>. După alte evaluări, valoarea totală a pagubelor a fost estimată la minimum șase miliarde lei, fiind pierdute 52 537 de tone de produse petroliere din stocuri, fiind însă salvate 121 265 tone<sup>4</sup>.

Potrivit rapoartelor primite la Secția a IV-a Contrasabotaj a S.S.I., s-au constatat distrugerii la următoarele rafinării din Ploiești: Rafinăria „Astra Română” a suferit distrugerii în proporție de 20%, apreciindu-se că pentru repunerea ei în funcțiune sunt necesare 15 zile; Rafinăria „Creditul Minier” a suferit distrugerii în proporție de 75%, pentru repunerea ei în funcțiune sunt necesare între 30 și 45 de zile; Rafinăria „Vega” a suferit distrugerii în proporție de 26%, fiind necesare circa 20 de zile pentru repunerea în funcțiune; Rafinăria „Columbia” a suferit distrugerii în proporție de 60-70%, având nevoie de 180 de zile pentru reluarea producției; Rafinăria „Orion” a suferit pierderi de 10-15%; Rafinăria

<sup>1</sup> Arhiva S.M.F.A., fond C.A.A.T., 03/1, dosar 17, vol. 1, f. 21.

<sup>2</sup> A.N.I.C., fond P.C.M.-Cab. Mil., dosar 393/1943, f. 3.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> *Ibidem*, fond Ministerul Industriei Petrolului, dosar 41/1943, f. 86-91.

„Steaua Română” din Câmpina a suferit distrugeri de 30%. Au rămas neatinsse Rafinăriile „Româno-Americană”, „Unirea”, „Dacia-Română”, „Redevența” și „Xenia”.<sup>1</sup>

Bombardarea rafinăriilor din zona Ploiești–Prahova a redus cu 45% capacitatea de distilare și cu 40% pe cea de cracare. Conform estimărilor germane, „*producția de petrol nu a scăzut în urma atacului*”, fiind doar stânjenită „expedierea petrolului brut”<sup>2</sup>.

La nivelul conducerii de stat românești, reacțiile nu au întârziat să apară. Mareșalul Ion Antonescu a inspectat personal zonele afectate de bombardament, în zilele de 1 și 2 august, „*fiind extrem de impresionat de cele constatate*”. Pagubele pricinuite de raidul aviației americane au fost apreciate drept importante, dar în niciun caz pe măsura forței formației de bombardiere care le provocase. Existau însă temeri că atacul va fi repetat, mai cu seamă în condiții de noapte<sup>3</sup>.

Specialiștii români au depus un efort susținut, conductele și țevile componentelor avariate au fost reparate, iar echipamentele vechi s-au înlocuit cu altele noi. Pentru asigurarea fluxului continuu s-au fost folosit rezervele existente, iar capacitățile neafectate și-au mărit producția. Inginerii români și germani au realizat lucrări tehnice de mare finețe, astfel că, printr-un sistem de conducte care legau rafinăriile unele de altele, țițeiul era direcționat acolo unde se putea prelucra mai repede. Germania avea nevoie de combustibil și, de aici, sumele mari alocate pentru reparații și modernizări care au dus la mărirea producției. Astfel, statul român, prin Banca Națională, a alocat suma de șapte miliarde de lei pentru refacerea rafinăriilor.

<sup>1</sup> H. Brestoiu, *op. cit.*, p. 594-495.

<sup>2</sup> Arhiva Istorică a Academiei Române, Fond XIII, dosar 1442, vol. I, f. 38.

<sup>3</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 96.

Pe lângă instalațiile de rafinare a petrolului, la Ploiești au mai fost lovite Uzinele „Concordia Metalurgică” și Depoul CFR. De asemenea, au fost afectate într-o măsură mai mică sau mai mare diverse obiective care nu se aflau în relație nemijlocită cu industria petroliferă. Gara Ploiești-Sud a suferit unele stricăciuni și mai multe incendii s-au semnalat în Gara Ploiești-Triaj. Între Ploiești-Sud și Teleajen, un bombardier s-a prăbușit peste un tren cu muniții german, care a sărit în aer. Un alt tren cu muniții, format din zece vagoane, a fost lovit în plin, în timp ce manevra pe linia de racordare între Ploiești-Est și Ploiești-Sud, sărind și el în aer. Alte două bombardiere au căzut în incinta uzinei de creuzotat traverse a nodului feroviar Ploiești, incendiind violent toate instalațiile. Numărul locuințelor distruse a fost de opt și al celor avariate de șase.

Pierderile înregistrate în rândul populației civile la Ploiești au fost de 69 de morți și un număr dublu de răniți<sup>1</sup>. Cele mai multe victime au fost înregistrate la Penitenciarul de femei din Ploiești, peste care s-a prăbușit bombardierul *Jose Carioca* (nr. 42-40617) din Grupul 93 Bombardament.

La Câmpina au fost complet distruse 50 de case, iar alte 150 au fost avariate, numărul victimelor fiind de nouă morți și 23 de răniți. În alte localități, pagubele au fost mai puțin importante. Câteva bombe incendiare au căzut asupra filtrelor de apă de la Arcuda, în apropiere de Buftea. Orașul Moreni a fost mitraliat, semnalându-se incendii mai mult sau mai puțin violente la Florești, Ochiuri, Gura Ocnitei și Bucșani. La Tătărăni (4 km sud de Ploiești) au fost distruse mai multe case, iar primăria a fost avariata, la Plopu (3 km nord-est de Ploiești) au ars mai multe case

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 75.

și școala primară, iar la Nedelea (14 km nord-vest de Ploiești) o casă a fost incendiată<sup>1</sup>.

Considerăm că stresul ridicat, oboseala și teama de explozia avioanelor care încă mai aveau bombe la bord, în cazul unei aterizări forțate, i-au determinat pe unii aviatori americani să-și arunce încărcătura asupra unor localități fără importanță militară și strategică; unii mitraliori de bord au deschis focul asupra oamenilor pașnici. Astfel, mai multe localități din județele Prahova, Dâmbovița, Argeș, Muscel, Dolj, Romanați, Olt, Ilfov și Vlașca au fost afectate de survolul avioanelor americane la întoarcerea lor spre casă, fiind bombardate. Mult mai grav a fost că bombe aruncate de echipajele americane au provocat și victime în rândul civililor.

În total, bombardamentul de la 1 august 1943 a produs în rândul populației civile 86 de morți și 170 răniți, majoritatea la Ploiești (cifrele diferă de la o sursă la alta). Totuși, presa vremii a ridicat numărul total al morților la 147 și l-a coborât pe cel al răniților la 116. La Ploiești, înhumarea victimelor bombardamentului aviației americane a avut loc marți, 3 august 1943, la ceremonie fiind prezent și locotenent-colonelul Alexandru Marin, aghiotant al mareșalului Ion Antonescu.<sup>2</sup>

După bombardament pe teritoriul României au fost găsite epavele a 35 de cvadrimotoare americane B-24 doborâte (în darea de seamă a Subsecretariatului de Stat al Aerului este înscrisă cifra de 36 de avioane doborâte, identificate de organele SSA), care aveau la bord, fiecare, câte 9-11 oameni în echipaj. Epavele erau răspândite pe un spațiu relativ întins: Câmpina (două avioane), Popu (un avion), Chițorani (un avion), Ploieștiori (două avioane), Nedelea (un avion),

<sup>1</sup> A.M.R., fond Microfilme, rola P II 1.587, c. 175-176.

<sup>2</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 89.

Ploiești (nouă avioane), Târgușoru Nou (un avion), Bărcănești (un avion), Berceni (un avion), Tătărăni (patru avioane), Poenarii Burchii (trei avioane), Brazi (două avioane), Ploiești-Bărcănești (un avion), Butimanu (un avion), Cocioc (un avion), Vișina (un avion), Butoiu (un avion), Ogrezeni (un avion) și lângă Piatra Olt (un avion)<sup>1</sup>.

Dintre acestea, 12 fuseseră doborâte de aviația de vânătoare, patru se loviseră de cablurile de susținere a baloanelor captive, iar restul de 20 au căzut victime barajului artileriei AA. De asemenea, Comandamentul german a ajuns la concluzia că încă 15 aparate s-au prăbușit sau au aterizat forțat pe drumul de întoarcere către baze, ca urmare a avariilor suferite tot în spațiul românesc.

Colonelul aviator mecanic Gheorghe Hulubescu, pe atunci sublocotenent aviator mecanic, relatea mai târziu că, începând chiar de-a doua zi (2 august 1943), s-a trecut la demontarea și aducerea în atelier a unora din avioane americane căzute în perimetrul Brazi-Ploiești-Câmpina. Dintre acestea, avionul aterizat la Trestieni (*Boiler Maker II*) avea avarii ușoare, fapt pentru care a fost trimisă o echipă de mecanici condusă de inginerul aviator Dudu Frim de la Uzina IAR Brașov pentru a vedea dacă avionul putea fi recuperat. Înainte a de a fi reparat, avionul a fost vizitat de mai multe oficialități române, printre care și de regele Mihai. Legat de vizita acestuia, iată ce scria căpitanul ing. Miltiade Ionescu, șeful Serviciului Aeronautic din Comandamentul Forțelor Aeriene, într-un raport datat cu 11 august 1943, însă nesemnat: „*La ordinul Comandamentului, referitor la anchetarea avioanelor americane Liberator, am onoarea a raporta că în ziua de 10 august 1943, ora 11,45, M.S. Regele a vizitat avionul Liberator căzut în comuna Tres-*

<sup>1</sup> Arhiva C.A.A.T., fond 03/1, dosar 17, vol. I, f. 20.

țieni, județul Prahova. Regele a fost însoțit de colonelul Bossy, adjutantul regal. M-am prezentat regelui, care m-a întrebat ce se face cu avioanele căzute. Am răspuns că sunt în curs de demontare și triere. Vizitând avionul, regele a văzut că se mai găsesc unele dintre lucrurile personale ale aviatorilor americani și a ordonat ca acestea să le fie restituite. Soldații români, santinele la avion (din Fl. 3 Inf.), au raportat regelui că cei germani se poartă urât și ca a dispărut o ladă cu conserve. Din ordinul Majestății Sale, domnul colonel Bossy a cerut lada soldaților germani, care a fost adusă imediat. După acestea, Regele s-a interesat dacă s-au luat interogatoriile echipajelor americane și i s-a răspuns că pentru aceasta este delegat comandorul aviator Ștefănescu, șeful de Stat Major al CFA (Comandamentul Forțelor Aeriene – n.n.), care are la dispoziție o comisie. Majestatea Sa Regele a cercetat avionul aproape o oră, după care a plecat, luând ca trofee: un revolver, o armă, o parașută, hărți și lada cu conserve... După părăsirea avionului, soldatul german a urmărit tot ce a luat MS Regele și a raportat la comandantul său”<sup>1</sup>.

Bombardierul *Boiler Maker II* a fost reparat la sfârșitul lunii decembrie, fiind dus la Ziliștea și apoi la Brașov, unde a fost verificat și vopsit, devenind primul *Liberator* din dotarea aviației române. În zbor spre Brașov, inginerul aviator Frim l-a avut în calitate de copilot chiar pe regele Mihai, fapt care ne-a fost confirmat de Majestatea Sa cu ocazia vizitei la Muzeul Național al Aviației la mijlocul lunii mai 1999. Din păcate, avionul a fost distrus la sol, pe aerodromul de la Ghimbav, de vânătoarea germană, pe 2 septembrie 1944.

Aterizat la Târgșorul Nou, bombardierul *Honkey Tonk Gal* (nr. 42-40265) a fost al doilea avion american care a fost pus în stare de funcționare. Se pare că la solicitarea

<sup>1</sup> A.M.R., fond 1736, dosar 1234, f. 260 *apud* Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 50-51.

părții germane, mareșalul Ion Antonescu a oferit acestora acest *Liberator* pentru a-i studia calitățile tehnice.

Restul avioanelor americane căzute, după ce au fost inventariate, din ordinul Subsecretariatului de Stat al Aerului, au fost tăiate în bucăți și duse la fabrica de avioane din Brașov, pentru recuperarea metalului. Totuși, părți întregi și echipamente bune de folosință au fost demontate de pe majoritatea aparatelor căzute, fiind duse o parte la București, iar altele, depozitate într-un hangar al Flotei 2 Vânătoare de la Târgșor. Nu încapе îndoială că bucăți din avioanele americane căzute au fost demontate și folosite și de localnici, care, unii din ei, ajunși înaintea autorităților române la locul prăbușirii, au luat ce au găsit la îndemână, fie ca suveniruri, fie să le folosească în scopuri practice în gospodării. Mai în glumă, mai în serios, publicistul Ioan Grigorescu afirma în cartea sa că au apărut atunci pe tarabele negustorilor de mărunțișuri pieptenii de aluminiu *Liberator*, cărora țigani care îi meștereau din tabla jupuită de pe avioanele americane le făceau ingenioasa reclamă: „Pieptenu’ *Liberator*/Umple chelia cu păr!”<sup>1</sup>

După rapoartele românești, efectivul echipajelor americane căzute în România a totalizat 350 de piloți și navigatori, din care 112 morți, 110 prizonieri (valizi și răniți) și 128 dispăruți, mulți dintre ei carbonizați odată cu aparatele căzute<sup>2</sup>. Conform surselor americane, pierderile suferite de aviația americană în urma raidului de la 1 august 1943 s-au ridicat la 516 de oameni. Dintre aceștia, 132 au fost capturați de inamic, 76 au fost internați în Turcia, iar 308 au fost declarați morți (dintre care șase au murit în spitalele românești în urma rănilor suferite)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 394.

<sup>2</sup> Arhiva C.A.A.T., fond 03/1, dosar 17, vol. 1, f. 32.

<sup>3</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 110.

Imediat după atac, autorităților române au avut sarcina, deloc ușoară, de a strânge, identifica și îngropa cadavrele aviatorilor americani morți la 1 august 1943. Conform Ordinului D.G.J. nr. 40160 din 8 august 1943, s-a întocmit un tabel nominal cu numele aviatorilor identificați, precum și numărul cadavrelor neidentificate care au fost îngropate pe raza județului Prahova. Astfel, în Cimitirul Eroilor din Ploiești au fost înhumate 172 de cadavre, majoritatea carbonizate complet, mutilate și în parte dezmembrate, care au fost adunate atât din raza orașului Ploiești cât și din împrejurimi. Dintre acestea au fost identificate numai patru cadavre, cele ale lui Frederick H. Palmer (de pe bombardierul *Wing Dinger*), Philip E. Nelson (*Lil Joe*), John B. Stallings (*Old Baldy*) și Marion J. Szaras (*Jesey Bounce*). În Cimitirul Eroilor din Câmpina au fost înhumate 17 cadavre, dintre care nouă au fost identificate ca fiind ale lui: Robert W. Horton (*Sand-Witch*), Robert P. Kauffman (*Sand-Witch*), Frank A. Herlevic (*Sand-Witch*), James W. Lambert (*Sand-Witch*), Elwood H. Emerson (*Sand-Witch*), Sidney A. Pear (*Ole Kickapoo*), John A. McLaughlin (*Ole Kickapoo*) și Malcolm C. Dalton (*Ole Kickapoo*). În cimitirul din Nedelea a fost îngropat trupul lui Frank Kess (de pe avionul *Chatanoooga Choo Choo*), iar în cimitirul comunei Chițorani, încă două cadavre care nu au fost identificate. În total, în cimitirele de pe raza județului Prahova a fost înhumate de 192 cadavre aparținând aviatorilor americani morți pe teritoriul României la 1 august 1943<sup>1</sup>.

Aviatorii americani prinși în viață au fost predați Diviziei 18 Munte, iar de aici, Marelui Stat Major, prin căpitanul (r) Gheorghe Constantinescu, delegatul Biroului

<sup>1</sup> A.N.I.C, fond I.G.J.-T., dosar 1/1943.



Statistic militar de la M.St.M. La fel s-a întâmplat și cu obiectele găsite asupra aviatorilor americani pe teritoriul rural, care au fost predate de jandarmi Diviziei 18 Munte, cu forme legale, iar apoi, la M.St.M. cu proces-verbal, prin același delegat<sup>1</sup>.

## BOMBARDAMENTUL DE LA 1 AUGUST 1943 OGLINDIT ÎN COMUNICATELE RADIO ȘI ÎN PRESA VREMII

Buletinele de știri din seara zilei de 1 august 1943 ale principalelor agenții de presă internaționale și posturile de radio ale beligeranților, dar și ale unor țări neutre au difuzat în eter mai multe informații despre raidul aviației SUA executat asupra câmpurilor petrolifere românești. Astfel, postul de radio „Vocea Americii”, emisiunea în limba franceză, din seara zilei de 1 august 1943, anunța: „*În cursul zilei de azi, avioane americane de tip Liberator au bombardat câmpurile petrolifere de la Ploiești*”<sup>2</sup>. Și Radio Londra, în emisiunea de la ora 24,00, susținută în limba română, menționa: „*Corespondentul din Cairo al Agenției Reuters anunță că, azi, avioane americane de tip Liberator au bombardat regiunea petroliferă din jurul orașului Ploiești...*”<sup>3</sup>.

Primele știri amănunțite privind raidul bombardierelor americane au fost comentate de Radio Londra imediat după miezul nopții, la ora 0,45, în următorii termeni: „*Peste 175 bombardiere americane, având baza de plecare în Orientul Apropiat, au bombardat astăzi în plină zi câmpurile petrolifere de la Ploiești. Godfrey Talbot, corespondentul militar al Agenției*

<sup>1</sup> *Ibidem*.

<sup>2</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 81.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

*Reuters pe lângă forțele Aliate din Orientul Apropiat, anunță că acest raid a fost cel mai mare atac de la mică înălțime din istoria aviației. Raidul a fost efectuat în ziua când aviația americană împlinea 25 de ani de la formarea ei. Instalațiile celor șase rafinării de petrol care au fost bombardate acoperă o suprafață de peste 19 mile pătrate și se găsesc la o depărtare de 25 de mile nord de București, capitala României. Conducătorul formației care a executat acest raid a declarat la întoarcere că misiunea a fost îndeplinită cu succes, dat fiind că s-au pricinuit pagube însemnate. Bombardierele au efectuat în total 2 400 mile de zbor. Se subliniază că atacul a fost dat de la foarte mică înălțime. La pregătirea acestui raid, care s-a făcut cu cea mai mare grijă, au luat parte, pe lângă specialiști militari, și tehnicieni din industria petrolieră. Piloții care au participat la raid au făcut în prealabil un intens antrenament, întrebuițând obiective din Sicilia și Italia, asemănătoare cu cele pe care aveau să le bombardeze în România. Bombardierele au zburat cu o viteză de 200 de mile pe oră, la o altitudine foarte joasă. Apărătorii regiunii Ploiești au fost surprinși pur și simplu cu degetul în gură. Se amintește că Ploieștiul a mai fost atacat înainte, în două rânduri, dar acesta a fost primul raid efectuat în masă. Se subliniază, de asemenea, că această regiune nu a fost până acum atacată în mod serios, din pricina dificultăților pe care le reprezintă configurația terenului: regiunea este așezată într-o vale apărată de două șiruri de munți și protejată de un foarte mare număr de mijloace antiaeriene. De aceea, când a fost hotărât acest raid, s-au luat toate măsurile necesare pentru a se asigura succesul dorit.”<sup>1</sup>*

A doua zi, Agenția Reuters transmitea, la ora 08,20, de la Cairo, un comunicat special publicat de Cartierului General al Armatei 9 Aeriene a SUA., în care se spunea că „O puternică formațiune de avioane Liberator, făcând parte

<sup>1</sup> Ibidem, p. 81-82.

*din Armata 9 Aeriană americană, a executat un atac de la mică înălțime, în cursul zilei de duminică, împotriva rafinăriilor de petrol din regiunea Ploiești din România. Au fost aruncate, de la o înălțime mai mică de 150 de metri, mari cantități de bombe asupra unor obiective de o importanță vitală. Nu există încă amănunte complete, dar raporturile inițiale arată că raidul a fost încununat de succes.”*

Radio Londra, în emisiunea de la ora 13,00, transmitea un nou comunicat din Orientul Mijlociu: „*O puternică formațiune de avioane Liberator, aparținând Armatei 9 Aeriene americane, a efectuat ieri un atac în masă asupra orașului Ploiești. De la o înălțime de 100-150 de picioare, ele au bombardat rafinăriile și rezervoarele de petrol, dându-le lovituri directe și provocând explozii și incendii. Avioanele noastre au întâmpinat o rezistență înverșunată din partea aviației de luptă (inamice), atât deasupra zonei bombardate, cât și la întoarcere. Apărarea antiaeriană a fost serioasă. Au fost doborâte cel puțin 31 de avioane de luptă inamice, 20 de avioane Liberator au fost doborâte deasupra zonei de luptă, iar altele nu s-au mai întors încă la bază... Avioanele au zburat 2 500 de mile de la bază și înapoi și expediția a fost pregătită de mai multe luni, 2 000 de aviatori fiind instruiți în mod special. Au luat parte la expediție 175 de avioane. Ploiești este obiectivul cel mai important din Europa ocupată. Germania extrage de aici o treime din petrolul întrebuințat de ea. Orașul a mai fost bombardat de trei ori: de două ori de către ruși și acum un an de avioane Liberator din Palestina.”<sup>1</sup>*

Postul de Radio Berlin a dat primul comunicat în ziua de 2 august 1943, la ora 15,00. Comentariul făcut a fost relativ aproape de adevăr. Iată conținutul său: „*La 1 august, o escadră de bombardiere americane cu mai multe motoare a încercat să efectueze un atac asupra unei regiuni petrolifere românești.*

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 82-83.

*Aviația germano-română a dat lupte grele și a împrăștiat formațiunea inamică în așa fel încât numai 60-70 de avioane au reușit să efectueze un atac parțial. Au fost doborâte 36 de bombardiere cu patru motoare. Mai multe altele au fost atât de grav avariate, încât pot fi considerate ca pierdute în decursul lungului drum de întoarcere peste mare. Avariile produse în regiunea vizată nu sunt importante”<sup>1</sup>.*

La ora 18,45, postul radiotelegrafic american WBC transmitea din Cairo următoarele: „Aviatorii americani care au primit în deșertul Libiei o instrucție specială pentru bombardarea orașului Ploiești au întâmpinat greutăți care nu pot fi comparate cu raidul însuși. Bombele aruncate de la mică altitudine, lovindu-se de nisipul deșertului, ricoșau și ar fi lovit avioanele, dacă acestea nu ar fi avut o cuirasă specială. Pentru acest raid au fost instruiți 2 000 de aviatori. S-a anunțat oficial că avioanele Liberator zburau în deșert la altitudini periculoase, în ultimele săptămâni, pentru a se obișnui echipajele cu primejdiile atacurilor de la mică înălțime. Detaliile tehnice ale raidului au fost studiate cu cea mai mare grijă, așa că echipajele erau pregătite când au făcut incursiunea. Din cele 200 de avioane care au atacat câmpurile petrolifere de la Ploiești, 20 au fost doborâte deasupra obiectivului. Un număr neprecizat de avioane nu s-a întors la baze. Cu toate că s-au pierdut cel puțin 10 la sută din avioane, raidul poate fi considerat ca un succes, deoarece s-au obținut multe lovituri directe.”<sup>2</sup>

Puțin mai târziu, în Buletinul de știri de la ora 20,00, Radio Berlin anunța din nou: „Încercarea nord-americanilor de a ataca regiunea petroliferă din România s-a soldat cu pierderea a 36 de avioane cu patru motoare. Apărarea antiaeriană germano-română a intervenit în mod eficace. Românii au interve-

<sup>1</sup> Ibidem, p. 83.

<sup>2</sup> Ibidem.

nit în mod hotărâtor la împrăștierea formațiunilor inamice și s-au luptat exemplar. Avioanele nord-americane au încercat să atace obiectivele de la mică înălțime, intrând în felul acesta în focul cuiburilor de mitralieră ale apărării, numeroase avioane inamice fiind doborâte. Pierderile inamicului se vor mări, desigur, deoarece multe avioane atacatoare au fost atât de grav avariate, încât nu vor putea parcurge drumul lung până la bazele lor.”<sup>1</sup>

Tot la ora 20,00, Agenția Reuters, prin corespondentul special la Cairo, transmitea: „Din surse autorizate, aflăm că «Astra Română», cea mai mare rafinărie din Europa, a fost grav avariata în cursul raidului de ieri de la Ploiești. Conduc-ta Giurgiu a fost lovită de mai multe ori. Rafinăria «Creditul Minier», cea mai nouă din Ploiești, a fost complet acoperită cu bombe. Instalațiile principale ale rafinăriei «Steaua Română» au primit lovituri directe. Au mai fost lovite Rafinăriile «Columbia» și «Aquila». Aceasta din urmă este una din cele patru mari rafinării ale țării.” Aceeași agenție transmitea, la ora 23,45, din New York, că „National Broadcasting Company a anunțat că Ploieștiul și câmpurile petrolifere ce-l înconjoară au constituit ținta unui raid surpriză, executat cu 200 de bombardiere americane de tip Liberator... Generalul Brereton, a declarat că socotește că pagubele pricinuite de acest raid, condus de generalul de brigadă Ent, șeful Serviciului de bombardament, au fost serioase. Generalul de brigadă Victor Stirach a declarat că au fost aruncate asupra terenurilor petrolifere un mare număr de bombe cu explozie întârziată. Piloții americani au declarat că, pe când se întorceau spre acasă, au putut auzi exploziile acestor bombe”.<sup>2</sup>

Pe 3 august 1943, postul de radio New York transmitea la ora 14,30, în limba franceză, următoarele: „200 de avioane Liberator din armata aeriană americană au atacat re-

<sup>1</sup> Ibidem. p. 84.

<sup>2</sup> Ibidem.

giunea petroliferă de la Ploiești, din România. 300 de tone de bombe au fost aruncate într-un singur minut. Bombardamentul a provocat ravagii în industria petroliferă. Or, în momentul în care comandamentul german a pierdut petrolul din Caucaz și Groznîi, cel românesc a rămas pe planul întâi în aprovizionarea avioanelor germane de pe frontul de est.”<sup>1</sup>

Tot în aceeași zi, Radio Budapesta, în Buletinul de știri de la ora 16,45, transmitea următorul comunicat: „Duminică, între orele 12,10-16,30, în întreaga Iugoslavie și Bulgaria a fost dată alarma aeriană. Nu mult după darea alarmei, au apărut peste 100 avioane de tip Liberator, care veneau probabil din Malta. În parcursul lor peste Bulgaria, avioanele dușmane nu au atins Sofia. Toate aparatele au trecut în direcția României, unde au atacat regiunea de la Ploiești. La întoarcere, numărul avioanelor era mai mic și zburau în grupuri răzlețe. În regiunea Târnovo, șapte din ele au fost doborâte, iar aviatorii care au sărit cu parașuta au fost prinși.”<sup>2</sup>

Și postul de radio Ankara a comentat efectele atacului, considerând că „prin bombardarea sondelor din România, Germania este atinsă în cel mai nevralgic punct...”. Analizând declarațiile celor două părți, postul turcesc considera că, în timp ce Aliații susțineau că efectele obținute sunt deosebit de importante, presa română și cea germană afirmau că bombardarea regiunii petrolifere de pe Valea Prahovei i-a costat scump de Aliați, în timp ce pagubele suferite au fost modeste<sup>3</sup>.

Comunicatele de presă și informațiile transmise de diferitele agenții și posturi de radio de pe întreg mapamondul au continuat și în zilele următoare. Informațiile des-

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 84-85.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 85.

<sup>3</sup> A.M.R., fond 5471, dosar 1235, f. 75.

pre atacul de la 1 august 1943 erau uneori contradictorii și inexacte, fiecare parte încercând să minimizeze pierderile proprii și să amplifice pagubele provocate inamicului. Iată ce scria, la 4 august 1943, Karl Zeppelin, redactorul pentru aviație al Agenției Transocean: *„Bombardarea terenurilor petrolifere din România a fost privită de multă vreme de englezi ca un lucru foarte important. Cu excepția atacurilor sovietice din 1941, atacul efectuat la 1 august de bombardierele americane a fost primul serios. El nu poate fi pus însă în niciun caz în legătură cu debarcarea aliată în Sicilia, căci, după toate probabilitățile, a pornit de la bazele din Siria. Un atac pornit din Sicilia ar fi fost mult mai anevoios, deși ruta era mai scurtă. Au fost pierdute mai mult de jumătate din avioanele atacatoare, ceea ce înseamnă un eșec categoric. Orice alt atac asupra acestei regiuni va avea însă și mai puțin succes, căci paza va fi făcută cu și mai multă grijă. Este problematic dacă, în general, atacurile aeriene ar avea vreun succes în actuala situație din Mediterana. Ruta aeriană de parcurs este, în medie, de 3 000 km pe această distanță. Chiar și avioanele moderne cu patru motoare pot transporta numai încărcături limitate de bombe. Comandamentul Armatei 9 Aeriene americane a făcut toate pregătirile posibile pentru a avea succes, dar rezultatele nu au fost pe măsura pregătirilor. Cercurile experților germani socotesc atacul mai degrabă o acțiune de propagandă, cu scopuri politice. Din acest punct de vedere, este semnificativ faptul că atacul a eșuat, deși beneficiase de avantajul surprizei”<sup>1</sup>*. De cealaltă parte, postul de radio de la Londra transmitea în aceeași zi, la ora 18,00, următoarele: *„Mareșalul aerului Sir Arthur Tedder, comandantul-șef al Forțelor Aeriene din Mediterana, l-a felicitat pe generalul Lewis H. Brereton, comandantul Forțelor Aeriene americane din Orientul Mijlociu, pentru atacul asupra centrului petrolier Ploiești: «Țin să vă exprim profunda mea ad-*

<sup>1</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 85-86.

*mirație pentru modul strălucit în care aviatorii Armatei 9 Aeriene americane au îndeplinit greaua misiune de a lovi unul din cele mai importante centre pentru războiul dus de inamic. Sunt profund impresionat de modul în care s-au pregătit planurile și în care s-a făcut antrenamentul. Curajul și hotărârea cu care a fost efectuat atacul sunt mai presus de orice laude... A fost o misiune importantă îndeplinită în mod strălucit»<sup>1</sup>.*

La noi, primul comunicat oficial din partea Serviciului de Presă și Propagandă a fost emis abia în ziua de 3 august 1943. Iată ce scria în presa românească: „La 1 august, între orele 13,00 și 16,00, o formație de aproximativ 125 avioane americane, de tip «fortărețele zburătoare» a atacat zona petroliferă. Datorită reacției apărării române și germane, numai o parte din formație a ajuns deasupra obiectivului. S-au înregistrat pagube materiale care se vor comunica ulterior. Sunt 147 de răniți și 116 morți, din care 63 de morți și 60 de răniți, dintre deținuții Penitenciarului Ploiești, pe acoperișul căruia a căzut un avion american incendiat. Au fost doborâte 36 de avioane identificate până în prezent. Au fost capturați până acum 66 aviatori americani...”<sup>2</sup>

Sub titlul *Zona petroliferă a fost atacată duminică de avioanele americane*. Au fost doborâte 36 de avioane, ziarul „Universul” din 4 august 1943 publica Comunicatul Președinției Consiliului de Miniștri, în care se menționa: „Imediat după bombardarea regiunii petrolifere, domnul Mareșal Antonescu, împreună cu primul ministru a vizitat zona atacată. Pe 2 august a inspectat din nou zona bombardată. Opt avioane americane au aterizat pe teritoriul turcesc. Trei dintre ele au aterizat în insula Ciorlu (Çorlu – n.n.), patru la Izmir, al optulea a aterizat lângă localitatea Fethiye, din apropiere de Izmir; membrii echipajului fiind răniți, iar aparatul grav avariat. Atacul bombardierelor

<sup>1</sup> Ibidem, p. 86-87.

<sup>2</sup> „Poporul”, an II, nr. 470, 3 august 1943.



*americane contra regiunii petrolifere românești s-a terminat prin nimicirea a 36 de avioane de bombardament cu patru motoare, care, grație colaborării dintre apărarea aeriană germană și română, au fost doborâte. Avioanele de vânătoare românești au intrat, de asemenea, la darea alarmei contra formațiilor inamice și le-au risipit. Nord-americanii au încercat prin atacuri de la mică înălțime să atingă obiectivul lor, dar au fost prinși de focul apărării antiaeriene româno-germane.”<sup>1</sup>*

În editorialul *Ne apărăm* din 5 august 1943, „Universul” îndemna populația la calm și încredere în aeronautica română: „Din depărtare, de peste mări, un stol de aproximativ 125 de avioane americane de tipul forțărețelor zburătoare cu patru motoare a pornit să atace, duminică, regiunea noastră petroliferă și, în afară de pagubele materiale cari vor fi comunicate ulterior de oficialitate, 147 de răniți și 116 morți sunt de plâns în urma acestui raid. Comunicatul autorităților noastre dat luni publicității arată că, datorită reacțiunii apărării române și germane, numai o parte a stolului de avioane a ajuns deasupra obiectivelor și din acestea au fost doborâte 36 avioane identificate pe loc. Până marți au fost identificate 52, scrie Comunicatul german, iar 15 au aterizat forțat în diferite țări, dintre care 8 pe teritoriul Turciei. Din numărul total al morților și răniților, victime ale bombelor inamicilor, 60 de răniți și 63 de morți s-au înregistrat la Penitenciarul Ploiești, pe acoperișul căruia a căzut un avion american incendiat”.<sup>2</sup>

Tot din același articol aflăm că Regele și Regina-Mamă Elena au vizitat regiunea Ploiești-Câmpina, unde s-au interesat la fața locului de efectele incursiunii aeriene inamice, au mers în spitalele unde au fost internați răniții și s-au întreținut cu fiecare în parte, după care au inspectat unită-

<sup>1</sup> „Universul”, an 60, nr. 210, miercuri 4 august 1943.

<sup>2</sup> *Ibidem*, nr. 211, joi 5 august 1943.

țile însărcinate cu apărarea antiaeriană, primind toate lămuririle cu privire la acțiunea acestora în timpul atacului. „Și de data aceasta, prezența și interesul manifestat de Majestățile Lor au adus o alinare celor greu încercați și o îmbărbătare a tuturor celor cari își dau seama de necesitatea apărării naționale”, se menționa în continuare în articol. De asemenea, și mareșalul Ion Antonescu, însoțit de viceprim-ministru și de ceilalți membri ai guvernului, a inspectat regiunea, vizitând și spitalele unde sunt adăpostiți răniții. „Apărarea antiaeriană, acțiunea aviatorilor germani și români, opera de ajutorare și de îngrijire a victimelor au fost făcute cu un calm, cu o disciplină și o hotărâre mai presus de orice laudă. Nu știm dacă printre cei 66 de aviatori americani capturați până luni vor fi dintre cei care au cunoscut în timp de pace bogata regiune petroliferă pe care au atacat-o duminică. Nu știm dacă ei cunoșteau poporul român, care nu dorește nimic din ce nu este al lui, dar care știe să-și apere cu dârzenie tot ceea ce formează patrimoniul său național”.<sup>1</sup>

Într-un alt articol din același număr al ziarului „Universul”, intitulat *Rezultatele atacului aviației americane împotriva zonei petrolifere române comentate la Berlin*, se menționa: „Întreaga presă germană se ocupă azi de atacul eșuat al aviației americane împotriva orașului Ploiești. Ziarele constată că americanii au înregistrat succese mici și au suferit pierderi grele. La Berlin se subliniază mai ales atitudinea curajoasă a aviației române de vânătoare. Armele române sunt elogiute la Berlin și se constată că Armata română s-a opus bărbătește și acestei încercări a adversarilor de a obține un succes împotriva României. În concluzie, se poate spune în legătură cu succesul apărării româno-germane că intențiile militare și politice ale adversarului de a produce impresie asupra României s-au prăbușit. Violarea spațiului aerian turc de către avioanele americane care se înapoiau

<sup>1</sup> *Ibidem.*

*din România este considerată la Berlin drept o încălcare gravă a neutralității turcești...”.<sup>1</sup>*

Citând presa germană, în același articol se specifica că: „Atacul dat la 1 august de către americani împotriva regiunii petrolifere Ploiești a fost scump plătit de aceștia prin pierderea a cel puțin 67 de avioane de bombardament cu patru motoare. Au fost doborâte 52 de avioane «Liberator», în cea mai mare parte pe când traversau teritoriul grec și român, de către avioanele de vânătoare germane și române, și în însăși regiunea petroliferă, de către artileria antiaeriană, în timp ce opt avioane inamice, mai mult sau mai puțin avariate, au fost nevoite să aterizeze pe teritoriul turc. Cum formația de bombardiere nord-americane se compune din 125 avioane, ea a pierdut mai mult de jumătate din avioanele și echipajele ei. Ținând seama de slabele pagube pricinuite în regiunea Ploiești-Câmpina, această acțiune constituie o înfrângere răsunătoare pentru nord-americani, cu atât mai mult cu cât se poate admite cu drept cuvânt că, dată fiind lungimea drumului de înapoiere, și alte avioane au fost pierdute cu echipajele lor.” În plus, după informațiile germane, aviația americană ar fi pierdut cel puțin 72 de avioane, „fără a menționa faptul că Marele Cartier nord-american nu știa de aterizarea a 15 avioane pe teritoriul turc. După toate probabilitățile militare, tocmai aceste aterizări forțate erau exact cunoscute de comandamentul nord-american, întrucât echipajele avioanelor silite să aterizeze obișnuiesc să comunice acest lucru prin radio. Cu alte cuvinte, cifrele adevărate ale pierderilor trec probabil de 80 de avioane, ceea ce corespunde distrugerii a peste două treimi din avioanele angajate în acest raid.”

Presa germană a elogiat și curajul aviatorilor români, același „Universul” din 5 august 1943 citând din ziarul german „Berliner Boersenzeitung” următoarele: „Încerca-

<sup>1</sup> Ibidem.

rea de atac efectuată de bombardierele nord-americane împotriva regiunii petrolifere românești s-a încheiat cu distrugerea a 36 de bombardiere cu patru motoare, doborâte de forțele aeriene româno-germane. În aceste lupte s-au distins aviatorii români. Vânătorii români au pornit alături de cei germani împotriva formațiilor inamice și au contribuit în mod hotărâtor la împrăștierea aparatelor inamice, împiedicându-le să execute un atac concentrat”.<sup>1</sup>

Măști, 3 august, s-a desfășurat la Ploiești ceremonia înhumării victimelor ucise de bombardament. A doua zi, la 4 august, a avut loc înmormântarea ostașilor români și germani care au căzut în timpul luptelor cu avioanele americane. „La această tristă ceremonie – menționa comunicatul Serviciului de Presă și Propagandă din 5 august 1943 – domnul Mareșal Ion Antonescu, Conducătorul Statului, a fost reprezentat prin domnul locotenent-colonel Eugen Nicolescu, aghiotantul domnului Mareșal. Au mai fost de față domniile Manfred von Killinger, ministru plenipotențiar și trimis extraordinar al Germaniei la București, generalul de escadră Gheorghe Jienescu, ministru subsecretar de Stat al Aerului, toți ofițerii superiori și inferiori din garnizoană. Înainte de începerea serviciului divin, sicriele au fost așezate în mijlocul cimitirului, înveșmântate în drapele român și german și încadrate în numeroase coroane și jerbe de flori, depuse din partea MS Regelui, domnului Mareșal Antonescu, domnului prof. Mihai Antonescu, vicepreședintele Consiliului de Miniștri, a autorităților civile și militare și a numeroase personalități.” Tot în aceeași zi au fost înmormântați în Cimitirul Eroilor din Ploiești și aviatorii americani care au fost doborâți în timpul bombardamentului. Comunicatele au fost reluate și publicate de ziarele din București<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *Ibidem*.

<sup>2</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 89.

## TRATAMENTUL PRIZONIERILOR AMERICANI

Imediat după terminarea atacului, autoritățile române au încercat adunarea tuturor aviatorilor americani salvați din avioanele doborâte. În total au fost capturați 110 prizonieri, dintre care 64 au fost prinși de români și 46 de germani (cel puțin zece dintre aceștia au fost luați de către comandamentul german de la Legiunea de Jandarmi Prahova).<sup>1</sup>

Până în seara zilei de 1 august 1943, majoritatea aviatorilor americani salvați pe teritoriul României au fost capturați. Sergentul Harry Opp își amintește: „În prima noapte eram total debusolați. Fiecare dintre noi se gândea acasă, la cei dragi și nu știam ce o să se întâmple cu noi”.<sup>2</sup> Mulți dintre răniți, aflați în stare gravă, au fost transportați la Ploiești și la București. Vizitând personal regiunile afectate de bombardament, mareșalul Ion Antonescu avea să constate că „atitudinea și ținuta răniților și a celorlalți aviatori prinși este ostășească”. Astfel dispozițiile șefului statului au fost clare: „Răniții americani să fie îngrijiți ca cei români”. Se pare că aceste ordine au fost respectate, întrucât, la 2 august 1943, când regele Mihai a vizitat spitalele cu răniți, prizonierii americani erau îngrijiți în paturi vecine cu cele ale victimelor raidului lor.<sup>3</sup> Începând cu 8 august 1943, cei mai muți dintre răniți au fost transferați la Spitalul nr. 415 din Sinaia, unde clima răcoroasă din zona de munte, dar și îngrijirile acordate, au contribuit la însănătoșirea lor grabnică. Astfel, pentru John Palm, Raymond Warner, James

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 187.

<sup>2</sup> Michael Hill, *op. cit.*, p. 173.

<sup>3</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 156.

Waltmann, William Treichler, Henry Lasco, Richard Britt, dar și mulți alții, tratamentul acordat în spitalele românești a însemnat o nouă șansă la viață, aceștia putând să se întoarcă sănătoși acasă, în septembrie 1944.

Colonelul Wilke, șeful de stat-major al Comandamentului aerian german din România, a comunicat autorităților române intenția de a păstra toți prizonierii americani capturați de către ei, aceștia urmând a fi trimiși imediat în Germania pentru a fi interogați. Făceau excepție doar cei netransportabili, care urmau a fi interogați în țara noastră printr-un delegat al OKW. Generalul Ramiro Enescu, șeful Statului Major al Aerului, a cerut să nu se ia nicio dispoziție în acest sens fără aprobarea mareșalului Ion Antonescu, care hotărâse că „*toți prizonierii capturați pe teritoriul român aparțin armatei române*”<sup>1</sup>. În cele din urmă, toți au fost predați armatei române.

Reacțiile Berlinului nu au întârziat să apară. Astfel, în după-amiaza zilei de 1 august 1943, atașatul militar al Germaniei la București, generalul Karl Spalke, a cerut autorităților române informații în legătură cu atacul executat de aviația americană. Refuzul autorităților române de a preda prizonierii americani Misiunii Militare Germane din România a determinat sosirea la București a locotenentului dr. Gleber și a *Sonderführer*-ului dr. Buritsch, doi specialiști de la Oberursel, cel mai organizat *Durchgangslager* (lagăr de tranzit), unde se centralizau toate informațiile de triere, interogare și dirijare a aviatorilor aliați capturați. Printre cei audiați de aceștia se vor număra aviatorii William Yeager, Melvin E. Neef, Carl H. Larson, Arthur C. Kensit, Albert A. Bailey, Fred D. Randall și Earl C. Westcott<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> A.M.R., fond Microfilme, rola PII 3.1211, cc. 161-162.

<sup>2</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 135.

Primele interogatorii luate de către autoritățile militare române prizonierilor americani au avut loc în zilele de 2 și 3 august 1943. Au semnat declarații un număr de 20 de aviatori, dintre care 11 erau ofițeri și nouă aveau grade inferioare. Printre ei se afla și maiorul William Henry Yaeger, care a fost dus sub escortă la Marele Stat Major, pe strada Știrbei Vodă nr. 79. Ceilalți prizonieri au fost interogați la Școala de Ofițeri Activi de Infanterie de pe strada Izvor și la Spitalul Militar „Regina Elisabeta”<sup>1</sup>.

Declarațiile date de prizonierii americani autorităților române au fost superficiale, cei interogați invocând Convenția de la Geneva, precum și teama că informațiile date de ei puteau fi exploatate de germani. Și-au exprimat totuși mulțumirea față de tratamentul acordat de români până în acel moment și rugau insistent să nu fie predați autorităților germane.

La 6 august 1943, Statului Major al Aerului a numit o comisie specială pentru interogarea prizonierilor americani și exploatarea informativă a documentelor și materialelor capturate. Comisia era formată din: comandorul av. Mihail Ștefănescu, șeful de stat-major al Comandamentului Forțelor Aeriene de Luptă (CFAL); comandorul av. Traian Pâclea, comandantul aviației de vânătoare din CFAL; locotenent-comandorul av. Rudolf Malinovschi din Direcția Superioară Aeronautică; căpitanul av. Constantin Coravu, șeful Biroului 2 Informații din CFAL; căpitanul av. Titus Ceaușu, din Statul Major al Aerului, Secția a II-a; căpitanul Dobrian din Comandamentul Apărării Antiaeriene; inginerii Alexandru Stratilescu, Ioan Iacovache, Emil Grama și căpitanul Emil Râpeanu, toți patru din Direcția Tehnică. Fiind în concediu, comandorul av. Traian Pâclea

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 134-135.

și inginerul Alexandru Stratilescu au fost înlocuiți de căpitanul av. Ștefan Pintilescu de la Flotila 1 Bombardament și de Ștefan Andrei, de la Direcția Tehnică. Celor doi li s-au alăturat, ca traducători de limbă engleză, locotenentul Hildard de la Apărarea Pasivă și căpitanul Victor Cristea din Marele Stat Major. Fiecare ofițer și specialist civil trebuia să-și întocmească un chestionar personal în funcție de profilul serviciului său. Conform ordinelor și instrucțiunilor date de Statul Major al Aerului, interogatoriul trebuia să aibă *„un caracter de discuții și colocviuri, fără a se da un aspect polițienesc întrebărilor puse”*, recomandându-se totodată *„să nu se execute nicio presiune asupra prizonierilor”*. Înainte de începerea interogatoriilor, membrii comisiei urmau să se documenteze în prealabil, ținându-se seama de informațiile ce le aveau până în acel moment despre aviația americană, precum și din datele ce se puteau extrage din materialul capturat<sup>1</sup>.

Audierea prizonierilor a început în ziua de 11 august și a durat până la 23 august 1943. Au fost interogați în total 107 aviatori americani (37 de ofițeri și 70 de subofițeri), dintre care 41 (17 ofițeri și 24 de subofițeri) în București, la Seminarul Central, iar restul de 66 (20 de ofițeri și 46 subofițeri) la spitalul din Sinaia. Trei prizonieri, grav răniți, care erau internați în spitalul de la Ploiești, n-au putut fi interogați.

Marele Stat Major a aprobat ca, în paralel, prizonierii americani să fie interogați și de doi ofițeri germani. Metoda folosită de aceștia era diferită de cea a românilor. Astfel, în locul discuțiilor generale și colocviilor, anchetatorii germani au preferat declarațiile scrise. Cu toate acestea, darea de seamă a comisiei menționa că ofițerii români și

<sup>1</sup> A.M.R., fond Microfilme, rola P11 3.212, c. 703-705.



germani au colaborat într-o atmosferă de bună înțelegere, iar rezultatele la care s-a ajuns cu interogatoriile au fost destul de bune<sup>1</sup>.

Anchetatorii români considerau că „*din punct de vedere al ținutei militare, caracter și aspect fizic, prizonierii americani fac o impresie din cele mai bune*”. Ca profil fizic, aceștia aveau vârste cuprinse între 18 și 36 de ani, fiind „*prezentabili la înfățișare și vioi; viguroși și sportivi*”. Ofițerii americani, în marea lor majoritate, aveau studii superioare, posedau „*o cultură generală corespunzătoare*”, în timp ce subofițerii, care erau mai tineri, aveau o „*cultură mediocră, la fel ca și instrucția profesională*”. Din punct de vedere moral, anchetatorii au recunoscut faptul că „*disciplina, caracterul și simțul datoriei acestor prizonieri sunt foarte dezvoltate*”. Instruiți pentru păstrarea secretului militar, majoritatea prizonierilor au evitat să dea amănunte despre misiunea lor, invocând convențiile internaționale care le permiteau să-și declare numai numele, vârsta și numărul matricol. Comisia a obținut majoritatea datelor cu caracter militar din documentele capturate. Cu toate acestea, metoda discuțiilor generale și a colocviilor folosită de anchetatorii români a dat rezultate bune, aceștia recunoscând că „*unii dintre ei (prizonieri – n.n.) au făcut o seamă de afirmații destul de importante*”<sup>2</sup>. Au refuzat să dea orice declarație căpitanul Wallace Taylor și sergenții Robertson, Chastain și Reed.

Ofițerii germani care i-au interogat în paralel pe aviatorii americani erau de părere că, „*ținându-se seama de cei capturați anterior, prizonierii americani care au fost capturați în România la 1 august 1943 au fost aleși special pentru această*

<sup>1</sup> *Ibidem*, c. 705.

<sup>2</sup> *Ibidem*, c. 706-707.

*missione*.”<sup>1</sup> Poate din acest motiv autoritățile germane au considerat că o parte din ei trebuiau transportați în Germania, unde sperau să obțină informații suplimentare.

Publicistul Mihai Pelin îl citează pe autorul american Arthur Gould Lee, care afirma că o parte din prizonierii americani capturați la 1 august 1943 au fost puși la dispoziția Luftwaffe spre a fi interogați în Germania și nu au fost readuși în țară decât la intervenția energetică a regelui Mihai, câteva săptămâni mai târziu<sup>2</sup>. În sprijinul acestei afirmații, menționăm o rezoluție prin care Subsecretariatul de Stat al Aerului, cu aprobarea mareșalului Ion Antonescu, urma să pună provizoriu la dispoziția organelor specializate din Germania zece prizonieri, pentru a fi interogați. Partea americană a luat la cunoștință cu îngrijorare, la 12 septembrie 1943, printr-o telegramă trimisă la Washington de ambasada sa de la Berna, faptul că șase prizonieri capturați în România au fost trimiși în Germania pentru interogatorii. O lună mai târziu, aceștia au fost returnați autorităților române, fapt confirmat de Legația elvețiană din țara noastră<sup>3</sup>.

Autoritățile române au făcut tot posibilul ca tratamentul acordat prizonierii americani să fie în concordanță cu legile și convențiile internaționale. Astfel, printr-un ordin emis la 6 august 1943 de Cabinetului Militar al Conducătorului Statului, s-a dispus ca toți prizonierii răniți să fie grupați într-un singur spital, cei valizi într-un lagăr, iar

<sup>1</sup> *Ibidem*. c. 706.

<sup>2</sup> Arthur Gould Lee, *Crown against Sickle. The Story of King Michael of Roumania*, Hutchinson, London, 1950 *apud* Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 188.

<sup>3</sup> Ernest L. Latham Jr., *All Thankful: Reports by Neutral Observers of American Prisoners of War Held in Romania, 1943-1944*, în „Romanian Civilization. A journal of Romanian and East Central European Studies”, vol. V, nr. 1, Spring 1996, p. 13.

*„tratamentul va fi omenos, conform legilor internaționale și fără nicio exagerare”.*<sup>1</sup>

România se angajase încă de la începutul anului 1943 să respecte cererea guvernului Statelor Unite privind aplicarea Convenției de la Geneva din anul 1929 cu privire la tratamentul prizonierilor de război, cerând, la rândul ei, ca același tratament să se aplice și prizonierilor români care eventual ar fi fost capturați de armata americană<sup>2</sup>.

La 16 august 1943, prizonierii americani valizi au fost repartizați Lagărului nr. 2 Feldioara de la Brașov, care trebuia să administreze drepturile acestora conform prevederilor Convenției de la Geneva. S-a hotărât astfel ca toți ofițerii prizonieri americani să primească drepturi de soldă, fără accesorii, egale gradului respectiv din armata română. Restul de bani ce rămâneau după ce se reținea costul popotei puteau fi folosiți de fiecare prizonier pentru orice fel de cumpărături, inclusiv alimente, dacă acestea nu erau raționalizate. Subofițerii prizonieri se conformau art. 11 din Convenție, care nu prevedea soldă, ci numai o alocație de hrană egală cu cea a soldaților români, precum și celelalte drepturi de întreținere igienică și tutun. Pentru paza și îngrijirea prizonierilor, lagărul avea nevoie de un ofițer și un grad inferior t.r. cunoscători de limba engleză<sup>3</sup>.

Până la mijlocul lunii august 1943, prizonierii americani erau repartizați astfel: cei răniți se aflau la Spitalul nr. 415 din Sinaia (fostul „Hotel des Bains”), iar cei valizi, la Seminarul central din București.

Internați în spitalul din Sinaia, aviatorii americani răniți au beneficiat de același tratament ca și bolnavii români.

<sup>1</sup> A.M.R., fond 5435, dosar 589, f. 18.

<sup>2</sup> *Ibidem*, fond Microfilme, Rola P. II 1.695, c. 780-781.

<sup>3</sup> *Ibidem*, fond 5435, dosar 589, f. 113-114.

Ei puteau primi, prin direcția spitalului, daruri, alimente și țigări, însă numai în măsura în care aceste „atenții” nu creau o situație defavorizantă față de răniții și bolnavii români. Totodată, Marele Stat Major s-a angajat să procure prizonierilor americani broșuri și cărți de citit în limba engleză. Aceștia puteau primi și expedia corespondență familiilor, dar numai prin Crucea Roșie română, care trebuia să pună la îndemâna spitalului cărțile poștale necesare. Vizitarea captivilor era admisă reprezentanților Consiliului de Patronaj și celor ai Crucii Roșii, dar și altor persoane oficiale, numai în virtutea unei autorizații eliberate de către Secția a II-a a Marelui Stat Major<sup>1</sup>.

Odată vindecați, prizonierii americani erau transferați în lagăr, iar conducerea spitalului unde fuseseră tratați era obligată să informeze din timp Secția a II-a a Marelui Stat Major, dând amănunte despre vindecarea sau decesul fiecărui prizonier american. Paza prizonierilor era asigurată printr-o gardă permanentă aflată sub comanda unui ofițer, părăsirea spitalului din Sinaia fiind strict interzisă fără aprobarea Marelui Stat Major<sup>2</sup>. O dovadă a faptului că paza nu era atât de strictă este și tentativa de evadare a prizonierilor Charles Bridges și Donald Wright, care, într-o noapte, au reușit să iasă din spital și să se ascundă în pădure. Au fost repede prinși și trimiși înapoi la spital. Pentru fapta lor, cei doi dezertori nu au fost pedepsiți, ci doar muștrați de conducerea spitalului<sup>3</sup>.

În ziua de 23 august 1943, un delegat al Crucii Roșii Internaționale, însoțit de Eufrosina Ioan, directoarea Serviciul de prizonieri al Crucii Roșii din România, a vizitat spitalul din Sinaia pe care l-a catalogat ca fiind „*excellent*,

<sup>1</sup> *Ibidem*, Fond Microfilme, Rolă P. II 3.212, c. 714.

<sup>2</sup> *Ibidem*, c. 715.

<sup>3</sup> James Dugan, Carroll Stewart, *op. cit.*, p. 237.

*chiar luxos*". Acesta a făcut mai multe fotografii și, consultând meniul din acea zi, a notat că „*la prânz, fiecare prizonier primește o sticlă de bere, iar duminica, o jumătate de sticlă de vin*". Chiar dacă reprezentantul Crucii Roșii Internaționale a remarcat că moralul prizonierilor care se aflau în convalescență era încă scăzut, nu a primit nicio plângere, din contră, aceștia și-au exprimat mulțumirea pentru modul cum au fost tratați<sup>1</sup>.

Două zile mai târziu, Paul Ritter și Franck Bruderer, consilieri ai Legației elvețiene din București, au primit aprobarea să viziteze spitalul din Sinaia, constatând aceleași condiții deosebite, bune, pentru un lagăr de prizonieri. Diplomații elvețieni au notat în raportul lor mediul înconjurător deosebit de atractiv, curățenia și calitatea tratamentului medical, cantitatea suficientă de fructe, legume și lapte proaspăt, faptul că răniții luaseră în greutate și că, în ansamblu, nu exista nicio plângere serioasă referitoare la condițiile din spital. Totuși, unii prizonieri au semnalat faptul că nu aveau acces la radio, iar lucrurile personale care le-au fost luate în momentul capturării nu le-au mai fost returnate și că nu au primit chitanțe pentru ele<sup>2</sup>. La finalul vizitei, diplomații elvețieni s-au arătat mulțumiți, subliniind că „*impresia este excelentă. Prizonierii americani au beneficiat până acum de toate condițiile cerute de Convenție*”<sup>3</sup>. În acel moment, în spitalul din Sinaia erau internați 67 dintre prizonieri americani răniți; alții doi, aflați încă în stare gravă la Ploiești, nu puteau să se alăture camarazilor lor.

<sup>1</sup> Ernest L. Latham Jr., *op. cit.*, p. 13-14.

<sup>2</sup> Problema valorilor personale va rămâne una din principalele revendicări ale prizonierilor americani pe toată perioada captivității lor în România.

<sup>3</sup> Ernest L. Latham Jr., *op. cit.*, p. 15.

În ziua de 15 septembrie 1943, autoritățile române au hotărât ca prizonierii americani valizi să fie mutați la Timișul de Jos, unde Comisia de rechiziții a județului Brașov predase cu două zile înainte Lagărului nr. 2 Feldioara patru clădiri. Lagărul, amenajat în pripă, i-a primit pe noii locatari câteva zile mai târziu, prizonierii fiind transportați cu autobuzele de la București, nu înainte de a face și o scurtă oprire la Sinaia, unde li s-au alăturat alți 20 de prizonieri refăcuți după perioada de convalescență.

La 28 septembrie 1943, consilierii Paul Ritter și Franck Bruderer de la Legația Elveției au vizitat noul lagăr de prizonieri de la Timișul de Jos. Cu acest prilej, maiorul William H. Yaeger, prizonierul american cu gradul cel mai înalt, a fost invitat să completeze un chestionar privind condițiile de existență din lagăr. Ofițerul american a caracterizat tratamentul primit din partea autorităților române ca fiind „*bun și omenesc*”. Condițiile de cazare din lagăr erau decente: ofițerii erau cazați câte doi sau patru într-o cameră, iar subofițerii, în două dormitoare mari, cu paturi curate. Și unii, și alții dispuneau de apă caldă curentă. Prizonierii mai aveau la dispoziție o infirmerie cu medic și un loc de recreare, unde citeau cărți, reviste sau puteau juca ping-pong sau domino. Conducerea lagărului urma să le amenajeze și un teren de volei și baschet. Toți prizonierii își primiseră solda pe luna august, urmând ca pe 2 octombrie să o primească și pe cea de pe luna septembrie. Au existat însă și plângeri, principala nemulțumire fiind legată de hrana subofițerilor și de faptul că aceștia erau considerați ca făcând parte din categoria „trupă”, nefiind retribuiți la fel ca subofițerii din armata română. În acest sens, maiorul Yaeger i-a rugat pe reprezentanții Legației elvețiene să intervină pentru îmbunătățirea hranei acestora, întrucât problema dura de aproape două luni

fără a fi soluționată. Plângerea a fost adusă și la cunoștința comandantului lagărului, care a promis că problema va fi rezolvată. În rest, prizonierii mai solicitau haine de schimb și lenjerie de corp, dar și lucrurile personale, care nu le fuseseră încă returnate. Chiar dacă avea o infirmerie cu doctor, aceștia cereau și un medic-dentist, „*întrucât unii prizonieri suferă de dureri de dinți și trebuie văzuți și tratați de un specialist*”. Din formularul completat de maiorul Yaeger aflăm și faptul că, până în acel moment, existase deja o tentativă de evadare, protagonist fiind subofițerul de 18 ani Russell D. Huntley.<sup>1</sup>

Tot în aceeași zi, lagărul de la Timișul de Jos a fost vizitat și de Wladimir von Steiger, delegatul Crucii Roșii Internaționale de la Geneva, care, însoțit de o delegație a Crucii Roșii române, a venit pentru a se informa despre tratamentul celor cazați acolo. Reprezentanții Crucii Roșii au împărțit diverse bunuri prizonierilor, după care au luat masa la popota ofițerilor americani. Vizitatorii au fost mulțumiți de condițiile oferite captivilor, constatând că „*acest lagăr se află în general într-o stare bună, mai ales în ceea ce privește cazarea ofițerilor*”. Cele câteva minusuri de organizare întâlnite se datorau faptului că prizonierii erau instalați acolo de numai șase zile. Wladimir von Steiger a atras atenția asupra a două chestiuni principale care trebuiau rezolvate imediat. Prima se referea la obiectele personale luate în momentul capturării și care trebuiau restituite prizonierilor în conformitate cu articolul 6 al Convenției de la Geneva, ce prevedea clar că „*toate efectele și obiectele de uz personal (exceptând armele, echipamentul militar și documentele militare – n.n.) vor rămâne în posesia prizonierilor de război, precum și căștile de metal și măștile de gaze*”<sup>2</sup>. Pentru

<sup>1</sup> A.M.R., fond 5435, dosar 589, f. 171-180.

<sup>2</sup> A.N.I.C., fond P.C.M., dosar 1149/1943, f. 16.

banii ridicați de la aviatorii americani, trebuiau eliberate chitanțe, iar sumele preluate să fie înscrise în contul fiecărui prizonier. A doua problemă era legată de faptul că terenul din jurul lagărului era prea mic, mai ales în cazul subofițerilor, delegatul Crucii Roșii Internaționale dorind extinderea lui. Interesantă era însă și dorința exprimată de prizonierii americani de a învăța limba română. Eufrosina Ioan, directoarea Serviciului de prizonieri al Crucii Roșii, a sugerat în acest sens Marelui Stat Major trimiterea unui profesor vorbitor de engleză<sup>1</sup>.

În ziua de 30 octombrie 1943, Paul Ritter și Franck Bruderer au vizitat din nou lagărul de la Timișul de Jos, constatând că rația subofițerilor americani era încă nesatisfăcătoare, prizonierii având nevoie urgentă de haine și încălțăminte din cauza temperaturilor scăzute. De asemenea, consilierii Legației Elveției acreditați la București au luat la cunoștință de faptul că prizonierii nu aveau permanent apă caldă, că nu beneficiaseră încă de consultațiile unui medic-dentist, iar obiectele personale nu le fuseseră încă restituite<sup>2</sup>.

De această dată, plângerile au ajuns până la René de Weck, trimisul extraordinar și ministru plenipotențiar al Elveției în România, care a trimis o notă vicepreședintelui Consiliului de Miniștri, Mihai Antonescu, prin care se aduceau la cunoștință unele aspecte negative privind situația prizonierilor de război americani de la Timișul de Jos. Răspunsul din partea autorităților române a fost prompt, astfel că, printr-o scrisoare adresată ministrului elvețian, vicepreședintele Consiliului de Miniștri român a asigurat că toate cererile vor fi soluționate imediat și a menționat că era dispus să țină cont și de alte sugestii „pentru ca regimul

<sup>1</sup> A.M.R., fond 5435, dosar 589, f. 33.

<sup>2</sup> Ernest L. Latham Jr., *op. cit.*, p. 16-17.



*prizonierilor să corespundă nu numai stipulațiilor Convenției de la Geneva, ci și voinței noastre de a oferi acestor prizonieri o condiție necesară păstrării onoarei militare...”.<sup>1</sup>*

Autoritățile române au avut confirmarea că Aliații erau la curent cu tratamentul prizonierilor americani din România, odată cu capturarea celor doi aviatori din RAF, ofițerii Gideon Jakobson și Josef Hanany, care au fost luați prizonieri în ziua de 1 octombrie 1943. Primind misiunea să lanseze manifeste, avionul la bordul căruia se aflau, un B-24 *Liberator*, a fost doborât de artileria AA în timp ce survola teritoriul național între Timișoara și Lipova. Interogat de autoritățile române, sublocotenentul Josef Hanany a declarat textual că „*Aliații sunt bine informați asupra modului cum sunt tratați prizonierii americani căzuți în raidul de la 1 august 1943 și sunt mulțumiți că tratamentul lor este în concordanță cu convențiile internaționale ale popoarelor civilizate. Aliații găsesc în aceasta că, într-o oarecare măsură, avem independența noastră.*”<sup>2</sup>

Prizonierii americani se bucurau de multă atenție din partea românilor, a autorităților și a unor organizații neguvernamentale, de aici și numărul mare de vizitatori care au venit la Timișul de Jos. Astfel, în perioada 16 august-3 noiembrie 1943, lagărul a fost vizitat de reprezentanții Legației elvețiene, ai Crucii Roșii Internaționale și ai Crucii Roșii române. A efectuat o vizită chiar și Nunțiul Apostolic, împreună cu unii membri ai Consiliului de Patronaj, toți interesându-se de situația prizonierilor americani internați acolo.

Colonelul Gheorghe Săulescu, șeful Secției de prizonieri, sublinia într-un raport înaintat M.St.M. faptul că lagărul era vizitat de prea multe persoane „*care vin cu di-*

<sup>1</sup> A.N.I.C., fond P.C.M., dosar 1149/1943, f. 5-6.

<sup>2</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 191.

ferite sugestii și îngreunează serviciul lagărului”. Prezenta ca exemplu negativ atitudinea Sandei Matei, de la Consiliul de Patronaj, care, aflată în vizită oficială la Timișul de Jos, „a făcut un raport jignitor la adresa conducerii lagărului de prizonieri, cerând, între altele, ca domnia sa să fie consultată de Secția de prizonieri cel puțin în chestiune gospodăririi și organizării, deoarece are o pregătire occidentală, cunoscând metodele anglo-saxone, pentru a se aplica prizonierilor americani un tratament occidental, cărora li se aplică (după părerea petentei – n.n.) unul oriental”. Șeful Secției de prizonieri argumenta gestul reprezentantei Consiliul de Patronaj prin faptul că aceasta ceruse în luna septembrie să predea limba română prizonierilor americani și, cum cererea sa nu a fost aprobată de Ministerul Apărării Naționale, „caută prin alte mijloace să se introducă în lagărul prizonierilor americani”<sup>1</sup>.

În ziua de 29 noiembrie 1943, Spitalul militar nr. 415 din Sinaia a fost vizitat de Charles Kolb, delegatul Comitetului Internațional al Crucii Roșii în România. Acesta a fost informat de autoritățile române că unitatea medicală urma să fie închisă peste câteva zile, iar prizonierii refăcuți aveau să fie trimiși la Timișul de Jos. Cei care mai necesitau încă îngrijiri medicale erau transferați la Spitalul militar din Brașov. Kolb a constat că prizonierii refăcuți erau bucuroși că se vor alătura camarazilor aflați la Timișul de Jos și că toți erau mulțumiți de tratamentul primit acolo, adresând scrisori de apreciere pentru activitatea plină de dăruire a personalului spitalului din Sinaia<sup>2</sup>.

Delegatul Comitetului Internațional al Crucii Roșii în România s-a deplasat în aceeași zi și în lagărul de la Timișul de Jos, unde a găsit condiții de cazare mult mai bune. Hrana subofițerilor – principalul motiv de nemulțumire

<sup>1</sup> A.M.R., fond Microfilme, rola P. II 1.1882, c. 39-40.

<sup>2</sup> Ernest L. Latham Jr., *op. cit.*, p. 18-19.

– fusese deja îmbunătățită, iar moralul acestora a crescut odată cu primirea efectelor de îmbrăcăminte și încălțăminte care fuseseră trimise prin Crucea Roșie de la Geneva. Charles Kolb a luat la cunoștință de evadarea a șase prizonieri americani<sup>1</sup> și a doi britanici, care, în cele din urmă, au fost prinși. Prizonierii recuperați au fost pedepsiți fiecare cu patru săptămâni de detenție severă într-un lagăr disciplinar aflat la Slobozia<sup>2</sup>. Celorlalți prizonieri li s-au ridicat aparatele radio, cărțile de joc și mingiile de volei și baschet pentru o perioadă de 15 zile, drept pedepsă colectivă pentru că au înlesnit tentativa de evadare. Se pare că, la intervenția prințesei Ecaterina Caragea și a Eufrosinei Ioan, autoritățile române au revenit asupra acestor măsuri. În schimb, prizonierii americani și britanici implicați în tentativa de evadare au rămas sub regim sever timp de 27 zile, întrucât, pentru fapta lor, Convenția de la Geneva prevedea sancțiuni care nu puteau să depășească 30 de zile<sup>3</sup>.

Crăciunul anului 1943 a fost unul de neuitat pentru prizonierii americani aflați la Timișul de Jos. Unul dintre ei povestește: „*Ne-au fost plătite soldele, alți bani au venit din partea Crucii Roșii și Papa (Nunțiul Apostolic – n.n.) ne-a trimis 72 000 de lei. Am cumpărat bere, vin și șampanie. Ni s-a permis să facem tot ce vrem, dar nu să evadăm*”. Prizonierii au ascultat la radio discursul de Crăciun al președintelui Roosevelt și melodiile cântate de Bing Crosby; au împărțit cadouri – chiar și personalului lagărului –, au organizat o

<sup>1</sup> Evadarea a avut loc în seara zilei de 16 noiembrie 1943, fiind vorba de subofițerii americani Russell D. Huntley – prins la a doua tentativă de evadare –, Harry O. Baughn, Philip A. Rurak, James Brittain, Joseph Brown și un ofițer al cărui nume nu figurează în documente.

<sup>2</sup> Ernest L. Latham Jr., *op. cit.*, p. 19.

<sup>3</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 182.

masă festivă și au beneficiat de o orchestră pusă la dispoziție de comandantul lagărului<sup>1</sup>.

Charles Kolb a revenit la Timișul de Jos pe 5 ianuarie 1944, când a constatat moralul excelent al prizonierilor, precum și relațiile bune existente între ei și personalul românesc. Această atmosferă bună s-a datorat în special sărbătorilor de iarnă. De asemenea, prizonierii erau mulțumiți și de faptul că un medic dentist acorda consultații în lagăr. Au existat din nou plângeri legate de restituirea obiectele personale și de numărul insuficient al WC-urilor, însă maiorului Yaeger reclama în special tratamentul sever aplicat prizonierilor evadați în luna noiembrie, care nu ar fi fost conform cu prevederile Convenției de la Geneva<sup>2</sup>.

Delegatul Comitetului Internațional al Crucii Roșii a ajuns și la Brașov, unde s-a interesat de starea prizonierilor bolnavi. La sugestia medicului-șef al spitalului din localitate, Kolb a consemnat în raportul adresat Diviziei Speciale a Legației Elveției că locotenentul Karl H. Larson și sergentul James Waltman trebuiau să fie transportați la un spital din București „pentru a fi supuși la tratamentul pe care îl reclamă starea lor”. De asemenea, alți doi răniți aflați la Timișul de Jos aveau nevoie de proteze. Era vorba de locotenentul Henry Lasco, care își pierduse maxilarul superior și prezenta plăgi mari la buze, și de locotenentul Hubert Womble, care avea piciorul stâng amputat. Cere-rile au fost transmise de ministrul Elveției la București, René de Weck, printr-un *aide-mémoire* adresat autorităților române la 11 ianuarie 1944<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Duane Schultz, *Into the Fire. Ploesti, the Most Fateful Mission of World War II*, Westholme Publishing, Yardley, 2007, p. 237.

<sup>2</sup> Ernest L. Latham Jr., *op. cit.*, p. 20-21.

<sup>3</sup> A.N.I.C., fond P.C.M., dosar 1149/1943, f. 31.

La sfârșitul lunii ianuarie 1944, lagărul de prizonieri de la Timișul de Jos a fost vizitat și de consilierii Legației Elveției, Paul Ritter și Franck Bruderer. Diplomații n-au mai primit nicio plângere referitoare la condițiile de trai din lagăr, dar au atras atenția autorităților române în legătură cu tratamentul aspru aplicat prizonierilor care încercau să evadeze. Prizonierii acuzau că cei prinși în tentative de evadare erau bătuți și trimiși în lagărul de corecție de la Slobozia, unde stăteau izolați 30 de zile cu hrana diminuată și neprimind rația de țigări.<sup>1</sup>

În noaptea de 15 spre 16 februarie 1944, la Timișul de Jos a avut loc un eveniment care avea să încordeze și mai mult relațiile între prizonieri și personalul lagărului, dar și între maiorul William Henry Yaeger și o parte dintre compatrioții săi. Conflictul a plecat de la ofițerii Womble, Thompson și Lancashire, care, aflați în camera nr. 19 din clădirea principală, au deschis larg fereastra cu lumina aprinsă, după miezul nopții, încălcând astfel prevederile referitoare la camuflaj. Mai mult, prizonierii n-au ținut seamă nici de somația santinelei de a închide fereastra, aruncând cu o bucată de lemn înspre soldatul român, care era aproape să fie lovit, dacă nu se ferea. Curând, celor trei li s-au alăturat locotenentul O'Reilly și sublocotenentul Romano de la camera nr. 23, care au aruncat și ei cu o sticlă de bere spre santinelă.

Conflictul a fost stins de intervenția șefului gărzii, locotenentul Dumitru Dabu, care l-a anunțat pe comandantul lagărului. După ce a luat declarații santinelilor și caporalului de schimb, maiorul Gheorghe Moruzzi s-a deplasat în camerele ofițerilor americani pentru depistarea vinovaților. Ancheta cerută de comandantul lagărului a

<sup>1</sup> Ernest L. Latham Jr., *op. cit.*, p. 23-24.

fost întreprinsă de maiorul William Henry Yaeger, care, în virtutea gradului și poziției sale, a adunat în front prizonierii și a întrebat cine erau vinovații. În primă fază, nimeni nu a recunoscut nimic, însă cei în cauză aveau să fie repede depistați, iar maiorul Gheorghe Moruzzi a cerut trimiterea lor în fața Curții Marțiale, întrucât considera că fapta „*este prea gravă, este o insultă la adresa Armatei Române și pentru a se da un exemplu de care este absolută nevoie pentru a se ușura menținerea disciplinei în lagăr*”. Comandantul lagărului atrăgea atenția că „*mai ales în ultimul timp, s-a observat la toți prizonierii o atitudine ostilă, care ne dă de gândit, însă nu i-am putut sesiza cauzele*”<sup>1</sup>.

Este foarte posibil că, odată cu implicarea în această anchetă, raporturile între maiorul Yaeger și restul ofițerilor americani să se fi alterat ireversibil, acesta renunțând la prerogativele sale, mutându-se în lagărul subofițerilor. În locul lui, purtător de cuvânt și om de încredere a devenit căpitanul Clay F. Ferguson, însă și acesta și-a atras repede ostilitatea compatrioților săi, fiind obligat, la rândul său, să prefere compania subofițerilor, urmându-i în funcție căpitanul Wallace Taylor. Curând, conflictul s-a mutat în lagărul subofițerilor, unde maiorul William Henry Yaeger, căpitanul Clay V. Ferguson, dar și sergenții James A. Brittain și Francis W. Doll s-au trezit izolați de camarazii lor, care refuzau să le mai vorbească.<sup>2</sup>

La 5 martie 1944, lagărul de la Timișul de Jos a fost vizitat și de mareșalul Ion Antonescu, însoțit de Mihai Antonescu, Maria Antonescu, Veturia Goga și Sanda Matei. După ce a trecut în revistă compania de gardă și prizonierii, Conducătorul Statului a inspectat localul, bucătăria și dormitoarele. Pe parcursul vizitei, mareșalul Ion Antones-

<sup>1</sup> A.M.R., fond 5435, dosar 729, f. 451-452.

<sup>2</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 139-140.

cu s-a întreținut cu maiorul Yaeger, ceea ce înseamnă că, la acea dată acesta era considerat încă omul de încredere și purtătorul de cuvânt al prizonierilor. Oaspeții au fost mulțumiți de condițiile de trai ale prizonierilor, mai puțin de parchet și de fețele de pernă, pe care le-au găsit murdare. În acest sens, Maria Antonescu a promis Sandei Matei că va alocă fonduri de la Societatea de Patronaj pentru curățenia localului. Înainte de plecare, mareșalul a ținut să aprecieze ținuta deosebită a prizonierilor, care erau îmbrăcați uniform cu echipamentul sosit din SUA.<sup>1</sup>

După 4 aprilie 1944, când au fost reluate raidurile aviației americane asupra teritoriului românesc, numărul prizonierilor aliați avea să crească, obligând autoritățile române să înființeze la București un nou lagăr în clădirea Seminarului Central aflat pe strada Sfânta Ecaterina nr. 12. Întrucât spațiul din Lagărul nr. 14 de la Timișul de Jos era insuficient, la jumătatea lunii mai a anului 1944 Secția de prizonieri a cerut desființarea acestui lagăr și mutarea tuturor prizonierilor la București. În acel moment, la Timișul de Jos erau internați 124 de prizonieri, dintre care 110 erau americani, șase englezi, șase sârbi și doi olandezi. Totuși, exista un alt motiv pentru care Secția de prizonieri impunea mutarea prizonierilor la București: sporirea numărului tentativelor de evadare. În raport se specifica faptul că: „*pădurile de prin împrejurimi (de la Timișul de Jos – n.n.) au înfrunzit, posibilitățile de evadare se măresc*”<sup>2</sup>. Până la urmă, autoritățile române au hotărât ca prizonierii capturați la 1 august 1943 să rămână la Timișul de Jos. Cei de la București, proveniți din bombardamentele efectuate după 4 aprilie, aveau la dispoziție numai două lagăre: nr. 13, de la fosta Școală normală „Sf. Ecaterina” și sublagărul

<sup>1</sup> A.M.R., fond Microfilme, rola P11 1.1886, c. 315.

<sup>2</sup> *Ibidem*, c. 301.

din cazarma Regimentului 6 „Mihai Viteazul”. Până la 23 august 1944, numărul lor va crește până la peste o mie de persoane, astfel că nu s-a mai pus problema mutării prizonierilor de la Timișul de Jos la București.

La sfârșitul lunii mai 1944, Paul Ritter și Franck Bruderer au vizitat din nou Timișul de Jos. Avea să fie cea de-a patra și ultima vizită oficială pe care cei doi consilieri elvețieni au făcut-o în lagărului de lângă Brașov. Pe lângă obișnuitele plângeri legate de restituirea obiectelor personale și numărul insuficient al WC-urilor, delegația elvețiană a consemnat din nou tratamentul aspru aplicat prizonierilor care încercau să evadeze, menționând și faptul că un locotenent fusese consemnat pentru 30 de zile în lagărul de corecție de la Slobozia. În rest, diplomații au descris viața din lagăr ca fiind „foarte satisfăcătoare”, încât „unii dintre oameni par că aproape au uitat că sunt prizonieri de război”<sup>1</sup>.

Totuși, ceea ce nu semnalaseră Paul Ritter și Franck Bruderer era că în acel moment, la Timișul de Jos, om de încredere și purtător de cuvânt, acceptat de toți prizonierii, era contraamiralul olandez Laom Dooman, sosit în lagăr cu o lună în urmă. Aflați în conflict cu restul prizonierilor, maiorul Yaeger și căpitanul Ferguson făcuseră deja o cerere pentru a fi transferați în Lagărul nr. 13 din București, motivând „lipsa de responsabilitate și disciplină a ofițerilor din acest lagăr”<sup>2</sup>. Colonelul Gheorghe Săulescu, șeful Secției de prizonieri, a cerut să fie edificat cu privire la conflictul dintre cei doi ofițeri și restul prizonierilor, însă maiorul Alexandru Mateescu, care preluase comanda lagărului de la Gheorghe Moruzzi, nu a putut furniza mai multe informații. Când transferul maiorului William Henry Yaeger în lagărul de la București a fost aprobat, în luna iulie a

<sup>1</sup> Ernest L. Latham Jr., *op. cit.*, p. 23.

<sup>2</sup> A.M.R., fond 5435, dosar 729, f. 101.



anului 1944, căpitanul Clay V. Ferguson a trimis generalului Constantin Pantazi, titularul Ministerului de Război, o nouă scrisoare prin care cerea ca el, împreună cu sergenții James A. Brittain, Edmond T. Terry și Francis W. Doll, să fie mutați „*sub orice formă*” într-un alt lagăr de prizonieri. Ferguson argumenta că prin plecarea maiorului Yaeger, situația lui „*va deveni mai rea ca oricând*”, întrucât nu se putea înțelege cu unii ofițeri prizonieri, având „*anumite inconveniente, care nu se pot clarifica în România*”<sup>1</sup>. În cele din urmă, autoritățile române au înțeles situația în care se afla petentul și camarazii săi menționați în scrisoare, fiind mutați toți cinci în București. Astfel, la 6 august 1944, maiorul Yaeger și căpitanul Ferguson, împreună cu sergenții Brittain, Terry și Doll au fost aduși în Lagărul nr. 13 din București, iar câteva zile mai târziu a fost trimisă și adresa oficială care notifica transferul lor<sup>2</sup>.

Istoria și-a urmat cursul, astfel că, în seara zilei de 23 august 1943, în urma arestării mareșalului Ion Antonescu la Palatul Regal, România a ieșit din alianța cu Germania. Pentru prizonierii americani aflați în țara noastră, acest eveniment a marcat sfârșitul captivității lor. Vestea întoarcerii armelor de către români a fost făcută cunoscută și captivilor aflați la București și Timișul de Jos. „*La ora 23, am auzit vestea cea bună că România făcuse pace cu rușii și că acum este de partea Aliaților. A fost chiar mai grozav decât sosirea (...) pachetelor noastre de la Crucea Roșie...*”, își amintea unul din prizonierii americani<sup>3</sup>.

A doua zi, s-au declanșat bombardamentele germane asupra Capitalei, iar prizonierii americani aflați în București, au fost scoși din perimetrul orașului, fiind instalați

<sup>1</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 141.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 142.

<sup>3</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 267.

în cazarma Regimentului 4 Vânători Auto, la trei kilometri sud de Ghencea, pe șoseaua București–Alexandria. Cei aflați la Timișul de Jos au fost transferați lângă Pietroșița, spre a nu fi capturați de germani<sup>1</sup>.

Imediat după 23 august 1944, o problemă importantă a fost repatrierea aviatorilor americani. În această direcție a acționat locotenent-colonelul James A. Gunn, comandantul adjunct al Grupului 454 Bombardament, care căzuse prizonier în România la 17 august 1944. *„Colonelul Gunn era foarte preocupat să-i scoată din țară pe aviatorii americani, foști prizonieri de război, înainte de sosirea rușilor, care ar fi putut să-i interneze”*<sup>2</sup>. Ofițerul american s-a adresat conducerii Ministerului de Război român, ajutând la întocmirea unui plan de evacuare; comunicațiile radio cu Armata 15 Aeriană a SUA din Italia erau de așa natură, din cauza luptelor cu germanii, încât planul nu se putea stabili pe calea undelor. Cu aprobările de rigoare, în dimineața zilei de 27 august 1944, ofițerul american a decolat spre Foggia la bordul unui avion bimotor Savoia 79. Din cauza unor defecțiuni tehnice, acesta s-a întors din drum pe aerodromul de la Popești Leordeni. Astfel, căpitanul av. Constantin Cantacuzino, comandantul Grupului 9 Vânătoare, asul aviației române de vânătoare, i-a propus locotenent-colonelului Gunn să-l transporte în Italia în compartimentul radio al avionului său Me-109 G nr. 31. Timpul constituia un factor esențial și Gunn dispunea de puține opțiuni valide. Trebuia, în acord cu regele Mihai I și guvernul României, să-i ducă pe prizonierii americani de război în Italia, înainte ca situația să se deterioreze, odată cu intrarea trupelor sovietice în București.

<sup>1</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 224.

<sup>2</sup> Ion Țarălungă, *Cheia unui mister din august 1944*, în „Aeronautica”, nr. 2/1991, p. 16.

În după-amiaza zilei de 27 august 1944, la ora 17,20, căpitanul av. Constantin Cantacuzino, avându-l în fuzelajul avionului său pe ofițerul american, a decolat spre baza aeriană americană de la San Giovanni. Pentru ca avionul românesc să fie identificat ca prieten, pe fuzelajul lui au fost desenat steagul american. Deasupra Mării Adriatice, motorul avionului Me-109 G a început să dea semne de oboseală, pilotul român reușind totuși să aterizeze, în siguranță, în Italia. Cei doi oaspeți neașteptați au fost primiți cu entuziasm de americani. A urmat predarea valizei diplomatice cu documentele Casei Regale adresate generalului Dwight D. Eisenhower.

În ziua de 29 august 1944, căpitanul av. Constantin Cantacuzino, aflat la bordul unui avion de vânătoare P-51 *Mustang*, a decolat spre țară. La bord avea geanta diplomatică cu documente secrete primite de la generalul Eisenhower, care trebuiau predate Casei Regale și guvernului de la București. A aterizat normal la Popești Leordeni, producând o mare surpriză celor aflați pe aerodrom. La ora 15,30, au aterizat pe Popești Leordeni și două Boeing B-17 *Flying Fortress*, din care au debarcat mai mulți ofițeri superiori americani, în frunte cu șeful delegației, colonelul George Krieger, a cărui misiune era rezolvarea problemelor logistice pentru repatrierea în Italia a aviatorilor americani și britanici căzuți în România.

Operația „Reunion” a început în ziua de 31 august 1944, când mai multe valuri succesive de bombardiere B-17 au aterizat la Popești-Leordeni pentru a-i îmbarca pe aviatorii aliați aflați în România. Până la 3 septembrie au fost evacuați 1 166 de prizonieri americani și britanici<sup>1</sup>. Printre ei se aflau și foștii captivi de la Timișul de Jos, care părăseau România după un an și o lună de prizonierat.

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 274.

Timpul a trecut, dar mulți dintre ei nu au uitat, nici după 50 de ani, perioada de prizonierat din țara noastră. Cea mai bună dovadă o reprezintă faptul că, după 1990, numeroși veterani americani din aviația SUA, care au luptat deasupra României sau au fost prizonieri, au vizitat țara noastră, unde și-au exprimat gratitudinea față de poporul român și pentru modul cum s-a comportat față de ei. Și o parte din istoricii americani au recunoscut că aviatorii aliați căzuți în țara noastră au fost tratați cu mult mai bine decât în oricare altă țară din sistemul Axei. În acest sens, publicistul Jay A. Stout nota: „...În lagărele românești se asigura de obicei mai multă hrană decât în lagărele naziste, iar santinele române nu erau la fel de predispuse să apese pe trăgaci ca omoloagii lor din Germania. În plus, românii nu împărtășeau aceeași ură față de echipajele bombardierelor americane.”<sup>1</sup>

## UN RAID AERIAN CONTROVERSAT

Raidul de la 1 august 1943 asupra Ploieștiului a rămas în istorie ca una din cele mai îndrăznețe misiuni de bombardament întreprinse de aviația americană în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Se pune și astăzi întrebarea firească dacă această acțiune a fost un succes sau o misiune ale cărei costuri au fost mult prea mari față de rezultatele obținute.

Imediat după atac, la 3 august 1943, un avion aparținând Escadrilei 60 sud-africane din RAF a fotografiat de la mare înălțime opt din rafnăriile vizate de americani. Din cauza vremii nefavorabile, o a doua recunoaștere aeriană

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 267.

a avut loc abia pe 19 august. Un prim raport, extrem de optimist<sup>1</sup>, a fost întocmit de OSS, la 21 august 1943. Astfel, documentul aprecia că Rafinările „Steaua Română” și „Creditul Minier” fuseseră complet distruse, iar Rafinările „Astra Română”, „Vega”, „Româno-Americană” și „Unirea” au fost „serios atinse”; pentru reparații, termenul minim era de șase luni, în timp ce o jumătate din producția de țiței a României fusese pierdută pentru un an de zile<sup>2</sup>. Ulterior s-a revenit asupra cifrelor privind pagubele produse de bombardamentul din 1 august 1943, autoritățile americane declarând că o „interpretare completă” era de așteptat abia după analiza informațiilor prelucrate în baza fotografiilor stereotipe executate după raid.

Care au fost pierderile suferite de americani? La 8 august 1943, generalul Brereton trimitea la Washington un raport secret cu pierderile suferite de către aviația americană în atacul de la 1 august 1943. Aceste date nu au fost făcute publice decât la jumătatea lunii august 1943, când președintele Roosevelt le-a comunicat Congresului SUA, recunoscând că cifrele par „dezastruoase”.

Conform datelor oficiale, în această misiune fără precedent aviația americană a pierdut 54 de bombardiere, iar alte 58 (după unele surse 34) au fost avariate. Dintre avioanele care nu s-au mai întors la bază se considera că 41 au căzut în teritoriile Axei fiind doborâte în urma acțiunii inamicului, cinci au fost pierdute în accidente sau alte cauze operaționale, două au căzut în mare pe drumul spre obiectiv și alte două, care erau avariate, au fost distruse la aterizare pe aerodromuri ale Aliaților. Lor li se adăugau alte șapte avioane care au aterizat în Turcia, fiind reținute împreună cu echipajele, și un avion care s-a prăbușit în

<sup>1</sup> A.N.I.C., fond Microfilme SUA, rola 687, c. 114.

<sup>2</sup> *Ibidem*, c. 112.

mare lângă coastele turcești.<sup>1</sup> Se estima că pierderiile provocate de inamic erau de 30% față de numărul inițial de bombardiere trimise în misiune. În funcție de numărul de avioane pierdute, repartitia pe unitățile participante era următoarea: Grupul 98 – 21 de avioane, Grupul 93 – 13 avioane, Grupul 44 – 11 avioane, Grupul 389 – șase avioane, Grupul 376 – trei avioane. Alte douăzeci și trei de *Liberatoare*, scăpate de la Ploiești cu avarii mai mult sau mai puțin grave, au aterizat de urgență în Cipru (11), în Malta (4) sau în Sicilia (8), teritorii aflate sub dominația Aliatilor<sup>2</sup>. Majoritatea bombardierelor care s-au întors la bază în seara zilei de 1 august 1943, erau avariate, încât, a doua zi, numai jumătate dintre ele mai puteau fi considerate operaționale.

Din cei 1 753 de aviatori participanți la raid, 308 și-au pierdut viața, dintre care 124 nu au mai fost identificați<sup>3</sup>. Cele mai multe pierderi le-au avut: Grupul 98 – 144 morți, Grupul 93 – 90 morți, Grupul 44 – 43 morți, Grupul 389 – 19 morți și Grupul 376 – 12 morți. Pe teritoriul României au fost găsiți 214 aviatori americani decedați, fiind îngropați în cimitirele de la Ploiești, Câmpina, Sinaia, Broșteni, Ne-delea, Slatina, Chițorani, Butimanu, Ogrezeni și Cocioac<sup>4</sup>. Pe lângă cei căzuți în misiune, alți 132 aviatori americani au fost capturați după ce s-au salvat în teritoriul inamic (dintre care 110 în România) și 78 au fost reținuți după ce au aterizat pe teritoriul Turciei neutre. De asemenea, la bordul avioanelor care au reușit să revină din misiune s-au aflat și 54 de răniți, dintre care unii cu răni grave.

<sup>1</sup> USAF Historical Division, Archives Branch, *AAFRH-3: The Ploesti Mission of 1 August 1943*, f. 80.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 120.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 147.

În ciuda pierderilor mari suferite de americani, misiunea a fost prezentată ca un succes eroic. *„Se poate considera – anunța un comunicat de presă chiar din ziua raidului – că acțiunea curajoasă a Armatei 9 a Aerului de acum câteva ore a afectat realmente cursul războiului. Dacă, într-adevăr, rafinările de petrol au fost complet avariate, atunci este posibil ca Axa să fie lipsită de benzină pentru avioane și alți combustibili de care are nevoie pentru a continua rezistența efectivă, cu siguranță în Italia și foarte posibil în Rusia.”* Și regele George al VI-lea al Marii Britanii afirma într-o scrisoare de felicitare adresată președintelui american Roosevelt că: *„Bravura cu care echipajele și-au derulat atacurile la foarte mică înălțime este mai presus de orice laude, iar devotamentul lor pentru îndeplinirea misiunii, în ciuda pierderilor grele, a însuflețit inimile tuturor celor care luptă alături de noi pentru cauza libertății”<sup>1</sup>.*

Totuși pierderile au îngrijorat eșaloanele superioare de la Bughazi și Washington, care nu au fost tocmai sigure cum să reacționeze față de rezultate misiunii. Până la urmă, în scop propagandistic, s-a acceptat ideea că pierderile puteau fi mult mai mari și că misiunea a fost îndeplinită prin eroismul și valoarea echipajelor participante la raid. Astfel Congresul american a acordat cinci „Medalii de Onoare” (cea mai înaltă distincție acordată de Armata SUA), mai multe decât pentru oricare altă misiune aeriană din istoria Statelor Unite. O distincție a fost acordată colonelului John K. Kane, care a condus Grupul 98 prin focul apărării antiaeriene, lovind Rafinăria „Astra Română”. A doua a fost acordată colonelului Leon Johnson, care a condus Grupul 44, zburând alături de cel comandat de colonelul Kane, în infernul de la Rafinăria „Columbia-Aquila”. Alte două medalii au fost decernate post-mortem locote-

<sup>1</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 105-106.

nent-colonelului Addison Baker și maiorului John Jerstad, care au schimbat cursul în ultima clipă și au condus Grupul 93 spre Rafinăria „Astra Română”, deși fuseseră loviți de tirul antiaerian și avionul era în flăcări. Ultima medalie i-a fost acordată, tot post-mortem, lui Lloyd D. Hughes, din Grupul 389, care și-a menținut avionul incendiat până la obiectiv și dând dovadă de un curaj extraordinar și-a îndeplinit astfel misiunea<sup>1</sup>.

În plus, într-un gest fără precedent, participanților la raid li s-au acordat un număr impresionat de decorații: 56 de „Distinguished Service Cross” (a doua distincție după „Medalia de Onoare”), 41 de „Silver Star” și 1 456 de „Distinguished Flying Cross”. De asemenea, fiecare participant la raid a primit o scrisoare de mulțumire semnată de însuși generalul Henry H. Arnold, șeful Forțelor Aeriene ale Statelor Unite<sup>2</sup>.

Cine greșise? Evident că au existat și acuzații, primul dintre cei vizați fiind chiar generalul Uzal Ent, conducătorul *de facto* al misiunii, căruia i s-a imputat eroarea de navigație de la Târgoviște, care a eliminat elementul-surpriză și a afectat reușita atacului. Paradoxal, Grupul 376, care se afla în capul formației, a suferit cele mai puține pierderi din cele cinci grupuri participante la misiune și de aceea au existat suspiciuni că generalul Ent, aflat la bordul avionului *Teggie Ann* al colonelului Compton – comandantul grupului –, s-ar fi ferit din calea focului artileriei AA de la Ploiești<sup>3</sup>. Totuși, aceste acuzații au rămas la stadiul de supoziții și nimeni nu a fost învinuit oficial. Mai mult, după criticile aduse, generalul Ent și colonelul Compton au fost decorați cu „Distinguished Service Cross” pentru modul

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 103.

<sup>2</sup> Roger A. Freeman, *op. cit.*, p. 120.

<sup>3</sup> Jay A. Stout, *op. cit.*, p. 104.



cum au acționat în timpul raidului. Al doilea vizat a fost colonelul John K. Kane, comandantul Grupului 98, căruia i s-a reproșat scindarea formației în două unități separate. Astfel, Grupul 376, aflat în față împreună cu Grupul 93, s-a rupt practic de Grupul 98 al lui Kane, care zbura cu Grupul 44, urmate de cei din Grupul 389. Această manevră a dezorganizat formația de bombardiere și, după intrarea pe teritoriul României, acestea aveau să atace separat și haotic obiectivele. Se pare că, la întoarcerea din misiune, Compton l-ar fi întrebat pe Ent dacă-l va acuza pe Kane că nu respectase ordinele misiunii, însă generalul a răspuns că nu o va face, întrucât ei, în calitate de conducători ai formației, rataseră punctul inițial de atac<sup>1</sup>. De altfel, grupul lui Kane a fost cel care a suferit pierderile cele mai grele dintre toate unitățile participante la misiune, iar pentru curajul cu care și-a condus formația în zona obiectivului a și fost decorat.

Și comandantul Armatei 9 Aeriene, generalul Lewis H. Brereton, a consemnat în mod oficial erorile comise. Astfel, într-un raport întocmit după misiune, unul din punctele asupra căruia a insistat a fost: „*Decizia comandantului de a executa un atac dinspre sud, după ce formația fusese pierdută și ratase Punctul Inițial, a fost eronată. A dus la bombardarea unor ținte greșite, a distrus coordonarea și a sacrificat beneficiile antrenamentelor și ale instruirii amănunțite a echipajelor. Fiecare echipaj primise o țintă individuală și fusese antrenat s-o recunoască, cu machete și fotografii, pentru o apropiere dinspre nord-vest.*” Generalul Brereton și-a diminuat însă criticile, afirmând că, „*deși erorile tactice și deciziile greșite sunt detaliate mai sus, niciunul dintre comandanții care au participat la misiune nu poate fi învinuit pentru decizii care au fost luate pe loc în condițiile*

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 104-105.

*de tensiune specifică luptei. Pe de altă parte, Comandamentul de Bombardament al Armatei 9 merită cele mai înalte laude pentru excelențele sale proceduri și conducere demonstrate în planificarea, antrenamentele și executarea acestei misiuni dificile.”<sup>1</sup>*

Considerăm că printre cauzele pentru care misiunea „Tidal Wave” a fost sub așteptări în ceea ce privește pagubele provocate, dar a depășit estimările referitoare la pierderile proprii în oameni și avioane, a fost bombardamentul de la joasă altitudine. Așa cum a dovedit-o desfășurarea raidului însuși, bombardierele americane s-au aflat în bătaia tuturor armelor terestre posibile: puști, mitraliere, tunuri antiaerene de toate calibrele. Fiecare bombardier american lovit letal n-a mai avut scăpare, iar echipajul nu a mai putut să-și salveze viața sărind cu parașuta. Unica opțiune a fost aterizarea forțată cât încă avionul mai putea fi controlat. Din această cauză, o parte dintre bombardierele B-24, la contactul cu solul, au luat foc, astfel că trupurile multor aviatori americani au fost carbonizate și n-au mai putut fi identificate niciodată. Contestatarii atacului la joasă înălțime au indicat că tocmai din acest motiv „Tidal Wave” a fost un eșec și numărul mare de pierderi, în oameni și avioane, nu a fost compensat de distrugerile provocate rafinărilor prahovene.

De asemenea, nu trebuie ignorate și erorile de pregătire a atacului aerian, care au constatat, în principal, în absența unor informații precise privind organizarea și dotarea apărării antiaerene a zonei petrolifere. Planul de atac a fost conceput bine de colonelul Jacob E. Smart, un ofițer inteligent, cu o pregătire militară deosebită, însă informațiile despre Ploiești pe care le-a avut la dispoziție planificatorul misiunii erau vechi de un deceniu și mai

<sup>1</sup> *Ibidem*, p.105.

bine, bazându-se în special pe monografii, jurnale de călătorie, fotografii, cărți poștale și ilustrate procurate din bibliotecile de la Londra de maiorul Gerald K. Geerlings. Pe baza acestor informații s-au construit machetele Ploieștiului și Câmpinei, s-a întocmit un pliant cu vederi panoramice asupra reperelor ce trebuiau să fie urmărite de bombardiere în zborul lor spre obiectiv și s-au executat în deșertul libian mai multe zboruri de antrenament la joasă înălțime pe ținte care replicau la scară mai mică rafinările prahovene. În ceea ce privește dispozitivul antiaerian de la Ploiești, raportul întocmit de colonelul Charles G. Williamson, din Corpul special pentru proiecte strategice, *Assistant Chief la Air Intelligence*, îl avertizase pe Smart că apărarea zonei petrolifere era „strong and active”<sup>1</sup>, nemenționând decât cu aproximație în ce anume consta aceasta. Prezența radarelor germane pe teritoriul României nu era decât bănuită, numărul avioanelor de vânătoare nu era cunoscut exact – decât că jumătate din necesarul de acoperire era asigurat de aviația română –, iar sistemul de camuflaj prin lansarea ceții artificiale de către dispozitivele de fumizare nu fusese pomenit decât în treacăt<sup>2</sup>. Lipsa de informații precise despre sistemul de apărare antiaeriană de la Ploiești a contribuit la numărul mare de pierderi pe care aviația americană le-a suferit la 1 august 1943.

Americanii au subestimat și serviciile de informații germane și române, care, se pare, au anticipat atacul aerian de la 1 august 1943. Mihai Pelin afirmă în cartea sa, *Raidul escadrei trădate*, că iminența raidului american a fost semnalată la 26 iulie 1943 eșaloanelor superioare ale armatei române, într-o formă credibilă, printr-un buletin al Serviciului Special de Informații de la București. Două zile mai

<sup>1</sup> „Puternică și activă”, lb. engleză.

<sup>2</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 70-71.

târziu, locotenent-colonelul Gheorghe Robescu și căpitanul av. Titus Ceaușu, din Secția a II-a a Statului Major al Aerului, au lansat, la rândul lor, un avertisment unităților din subordinea CFAL, în care specificau că „*un informator din Turcia, cu bune relații în cercurile diplomatice aliate de acolo, după o conversație pe care a avut-o cu un englez din Consulatul britanic de la Istanbul, anunță că pe curând trebuie să ne așteptăm la bombardarea regiunii noastre petrolifere*”. La 30 iulie, SSI a emis un buletin cu titlul „*Turcia. Despre eventualitatea bombardării regiunii noastre petrolifere*”, prin care avertizau din nou că „*americanii ar intenționa să bombardeze curând Valea Prahovei*”<sup>1</sup>.

Întâmplător sau nu, autoritățile militare româno-germane au luat măsuri pentru întărirea sistemului de pândă și alarmare de la nord de Dunăre. Astfel, cu cinci săptămâni înainte de atacul american, centrul sensibil, Ploiești, a fost înzestrat cu încă șase aparate centrale Würzburg, destinate detectării avioanelor inamice înainte ca acestea să intre în zona focului artileriei antiaeriene, ridicând astfel la 16 numărul celor existente. În vederea completării rețelei de pândă și alarmă, impusă de obligația cooperării cu Sistemul de pândă german din sud-estul Europei, a mai fost introdusă o secție din Bateria 286 română de pândă radio, care a fost instalată în vestul Olteniei, în zona Vânjului Mare-Băilești-Bistreț<sup>2</sup>. Aceasta din urmă corespundea cu zona pe unde bombardierele americane aveau să pătrundă în spațiul românesc la 1 august 1943.

În ziua atacului, sistemul de pândă și alarmare german a semnalat și a urmărit formația de bombardiere americane încă de la decolare, indicând probabilitatea unui bombardament asupra zonei petrolifere românești. Avioanele

<sup>1</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 93-94.

<sup>2</sup> Comandor dr. Jipa Rotaru, *op. cit.*, p. 141.

americane au fost reperate de postul german din insula Corfu, care a alertat imediat stația „Tigrul” de la Otopeni. Chiar dacă în acel moment nu se știa exact ținta finală vizată de americani, sistemul defensiv din țara noastră fusese deja alertat. Mai mult, se pare că în 1961 serviciile de contraspionaj militar americane au aflat că, încă de la începutul anului 1943, o unitate de elită a *Abwehrului*, aflată lângă Atena, intercepta și descifra toate transmisiunile radio ale Armatei 9 Aeriene a SUA.<sup>1</sup> Deci este posibil ca germanii să fi știut încă din acel moment intențiile americanilor.

Alertat din timp, întreg sistemul de apărare antiaeriană de la Ploiești și-a mărit capacitate de ripostă, provocând pierderi mari în rândul atacatorilor. Astfel la conferința din 3 august 1943, referitoare la raidul american, ținută sub președinția mareșalului Ion Antonescu, generalul Gerstenberg – comandantul *Luftwaffe* în România – a afirmat că „*atacul era de așteptat*”, iar despre venirea bombardierelor americane spre Ploiești „*s-a știut cu două ore înainte de atac*”. Întrebat de mareșalul Antonescu, colonelul Woldenga – comandantul aviației de vânătoare germane – a explicat că „*alarma preventivă pentru aviația de vânătoare s-a dat cu o oră înainte, însă alarma propriu-zisă s-a dat cu numai 30 de minute, pentru ca avioanele să nu se ridice prea devreme în aer*”. Acesta a precizat că artileria antiaeriană și vânătoarea româno-germană au atacat și au lovit 67 de avioane inamice, din care 16 revin părții române iar 51 părții germane. În aceeași conferință, generalul Gerstenberg afirma că trebuia admis că multe din avioanele lovite de apărarea zonei petoliere au căzut departe de România, întrucât „*s-a constatat prin fotografii, că la baza de plecare din Benghazi s-au înapoiat numai 40-50 de avioane trimise... așa că probabil*

<sup>1</sup> Ioan Grigorescu, *op. cit.*, p. 247.

au mai căzut și altele în afară de cele de pe teritoriul românesc, bulgar, turc”<sup>1</sup>.

Referitor la pagubele provocate rafinăriilor de atacul american, partea germană susținea, într-un ordin de zi semnat tot de generalul Gerstenberg, următoarele: „Cu toate pierderile cauzate rafinăriilor, a căror reparație este deja în curs, amploarea atacului a fost frântă datorită luptei fiecăruia. Producția de petrol continuă”. Ulterior, și partea americană a recunoscut, într-o sinteză a OSS (*Office of Strategic Services*) din iulie 1944, că: „Raidul însuși n-a provocat pierderi considerabile petrolului pentru Germania, însă a dovedit vulnerabilitatea fizică a industriei petrolifere față de atacurile aeriene”. Mai mult, mareșalul britanic Arthur Harris a calificat misiunea un exemplu de evaluare greșită pentru o „lovitură vitală”, în consecință, „*Tidal Wave n-a fost un succes strategic*”<sup>2</sup>.

Astfel, obiectivul principal pentru care SUA au făcut un efort material și uman extraordinar, nemaîntâlnit până atunci în războiul aerian, nu a fost atins: rafinăriile nu au fost distruse în totalitate, acestea fiind treptat puse în funcțiune, iar producția de petrol nu a fost complet sistată, ci doar redusă pentru jumătate de an. În acest raid, aviația americană a înregistrat, proporțional, cel mai mare procent de pierderi într-o misiune de bombardament din timpul celui de-al Doilea Război Mondial, ceea ce a făcut din „*Tidal Wave*” o misiune „costisitoare”, fără să se fi obținut rezultatul dorit.

Cu toate acestea, studiile ulterioare au arătat că, relativ la numărul de avioane, raidul de la 1 august 1943 a produs mai multe distrugerii decât oricare din atacurile executate ulterior asupra rafinăriilor românești, iar acțiu-

<sup>1</sup> Cristian Crăciunoiu (coord.), *op. cit.*, p. 16.

<sup>2</sup> Eugen Preda, *Miza petrolului în vâltoarea războiului*, Editura Militară, București, 1983, p. 121.

nea constituie o performanță aeronautică în ceea ce privește organizarea unui atac asupra unui obiectiv puternic apărat cum era Ploieștiul. Misiunea nu și-a atins scopul datorită greșelilor de execuție, a informațiilor insuficiente și parțial eronate asupra organizării apărării obiectivului, dar, în primul rând, al eficacității apărării antiaeriene excepționale de la Ploiești, care a reușit în mare parte să împiedice atacul bombardierelor americane.

Pierderile suferite i-au determinat pe Aliați să suspende bombardamentele aeriene asupra Ploieștiului până în luna aprilie a anului 1944, când ele au fost reluate și continuate sistematic până la 23 august 1944. În ceea ce privește Armata 9 Aeriană, aceasta nu a mai întreprins niciun alt raid important după 1 august 1943. Grupurile 44, 93 și 389, împrumutate de la Armata 8 Aeriană din Anglia, au revenit la baze și nu au mai zburat în alte misiuni în teatrul de război mediteranean. Celelalte două grupuri – 98 și 376 – au executat ultima misiune de bombardament pe 20 septembrie 1943, după care au fost transferate la Armata 9 Aeriană în Anglia (Grupul 98) și la Armata 15 Aeriană (Grupul 376), care avea să fie înființată câteva săptămâni mai târziu, operând de la bazele din sudul Italiei.

## **MĂSURI PRIVIND ÎNTĂRIREA CAPACITĂȚII DE APĂRARE AERIANĂ A ROMÂNIEI**

Bombardamentul de la 1 august 1943 asupra instalațiilor petroliere românești a fost primul mare atac aerian al aviației americane, care a solicitat întreg sistemul național de apărare antiaeriană, activă și pasivă. În urma analizelor făcute de către autoritățile militare române și germane, s-a constatat că acest sistem a funcționat bine. Totodată,

concluziile raidului au permis apărătorilor să stabilească noi măsuri de apărare antiaeriană, pe obiective și zone, în așteptarea acțiunilor viitoare ale aviației americane.

Concluzia principală care s-a desprins a fost că apărarea antiaeriană trebuia întărită, fără modificarea dispozitivului de luptă. În studiile făcute de Statul Major al Aerului se remarca faptul că mijloacele foarte grele (tunuri de 105-128 mm) au lipsit, iar cele grele (de calibre 75-88 mm) erau insuficiente la un atac cu formații mari de avioane care ar survola teritoriul național la mare înălțime, apreciindu-se ca fiind necesare cel puțin trei-patru divizioane foarte grele și două-trei divizioane grele; de asemenea, s-a stabilit că mai erau necesare șapte-opt baterii de calibre 20-37 mm dispuse pe un aliniament exterior și 14 baterii automate de 20 mm în interior, destinate, în principal, apărării stațiilor de pompare<sup>1</sup>.

După atac, germanii au întărit apărarea antiaeriană sub raport calitativ, introducând în dispozitiv tunuri semi-automate de 105 mm, tunuri de 128 mm pe calea ferată, o brigadă de camuflaj-ceață, mai multe stații de radar și au îmbunătățit mascarea<sup>2</sup>.

Pe de altă parte, comandantul Apărării Antiaeriene, generalul Gheorghe Pârvulescu, în raportul din 19 august 1943 înaintat Subsecretariatului de Stat al Aerului (SSA), susținea preponderența în eficacitate a tunurilor de calibru 20 mm, „cu care s-au doborât mai multe avioane”. De asemenea, se considera că trebuia evitată dispersarea artileriei antiaeriene prin apărarea mai multor puncte sensibile de pe cuprinsul țării, repartiția acesteia făcându-se la cele mai importante centre industriale și strategice (Ploiești, Reșița,

<sup>1</sup> *Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române*, p. 302.

<sup>2</sup> *Ibidem*.



București, Constanța, Cernavodă, Brașov, Buzău, Galați, Brăila), care erau vizate de atacurile aeriene<sup>1</sup>.

Începând chiar cu luna august 1943, s-au luat o serie de măsuri care urmăreau întărirea apărării antiaeriene la înălțimi mici. Astfel, secțiile de tunuri Oerlikon (20 mm), Gustloff (20 mm), Hotchkiss (25 mm) au fost luate de la armatele de arme întrunite și dispuse pentru a întări apărarea la înălțimi mici a numeroaselor obiective de pe teritoriu, ca: depozite de muniții, aerodromuri, baraje, poduri, rafinării, uzine etc. Un prim lot de 56 secții s-a detașat în a doua jumătate a lunii august și a intrat în subordinea brigăzilor de artilerie AA (din care patru secții la Târgoviște și opt secții la Ploiești). De asemenea, s-a trecut la întărirea apărării antiaeriene a orașului Reșița; s-au efectuat studii la fața locului, s-au adus noi subunități de artilerie AA, inclusiv de la armatele de operații și s-au elaborat studii privind direcțiile de atac ale inamicului. Cu sprijinul specialiștilor germani și, în special, al colonelului Kuderna, s-a analizat și dispozitivul artileriei antiaeriene de la București, apreciindu-se ca fiind „bun”. S-a efectuat totodată un calcul al numărului de baterii necesare care să tragă la altitudini mari. Pentru întărirea apărării antiaeriene în țară, s-au luat baterii de tunuri AA din Transnistria, de pe Bug și de la Nikolaev, care au fost amplasate la Reșița și Anina.

La sfârșitul lunii septembrie 1943, forța combativă a artileriei antiaeriene române pe teritoriul național a crescut la 161 baterii, de la armata de operații primindu-se, începând cu 15 septembrie, încă 52 de secții<sup>2</sup>.

Numărul bateriilor AA din România a crescut constant, subunitățile germane având la începutul anului 1944 pe teritoriul țării noastre: 30 de baterii grele, 18 baterii ușoa-

<sup>1</sup> *Ibidem*

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 303.

re, cinci baterii de proiectoare și patru baterii de camuflaj cu ceață. Din punct de vedere calitativ, remarcabile au fost aducerea de către germani a artileriei antiaeriene cu bătaie eficace superioară altitudinii de 7 000 m, și anume o baterie de 128 mm și patru baterii de 105 mm, precum și sporirea numărului de radiolocatoare de tragere (pentru baterii) de tip Würzburg, din care 25 la subunitățile germane de la Ploiești și Câmpina și 18 la subunitățile române, majoritatea dislocate în București<sup>1</sup>.

Faptul că Ploieștiul devenise în 1944 unul din cele mai bine apărate orașe ale Europei o dovedește numărul mare de avioane doborâte deasupra acestui obiectiv. Astfel, conform statisticilor întocmite de analiștii americani, se arată că în urma misiunilor executate de Armata 15 Aeriană a SUA asupra Ploieștiului, din 5 479 de avioane participante la 19 raiduri în 1944, s-au înregistrat 223 de avioane pierdute, ceea ce reprezenta 4% din avioanele angajate în luptă<sup>2</sup> (numai de aviația americană). Aceste rezultate sunt explicabile, dacă avem în vedere eforturile depuse de autoritățile româno-germane pentru apărarea acestei zone, în raport cu importanța petrolului românesc în economia războiului. Puterea de foc antiaeriană a Ploieștiului însuma un număr impresionant de baterii AA, dintre care zece baterii de 105 mm și baterii de 128 mm, cele mai performante tunuri la momentul respectiv. Această dispunere a mijloacelor de foc antiaerian l-a determinat pe autorul Leon Wolf să afirme în cartea sa că: „Din punct de vedere antiaerian, Ploieștiul era cel mai dificil de atacat dintre toate obiectivele, fiind denumit de către aviatorii americani «cimitirul Armatei 15»”<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 309-314.

<sup>2</sup> *The Army Air Forces in War World II*, vol. III, p. 354.

<sup>3</sup> Robert L. Wolf, *Low Level Mission. The Story of the Ploesti Raids*, Doubleday & Co., Inc., Garden City, New York, 1957, p. 91.

Nu întâmplător procentul pierderilor americane asupra Ploieștiului în bombardamentul de la 1 august 1943 și în cele din aprilie-august 1944 a fost de 7%, în timp ce maximum de pierderi în misiunile aeriene deasupra Germaniei au fost de 3,5%. Acest lucru a pus comandaamentul american în fața unei probleme căreia, până la 23 august 1944, nu i s-a găsit un răspuns adecvat. Astfel, în toamna anului 1944, imediat după terminarea campaniei împotriva Ploieștiului, a fost trimisă de către Armata 15 Aeriană, în România, o misiune de tehnicieni și ofițeri specialiști, numită Misiunea Aeriană Americană de cercetări tehnico-tactice. Aceasta se afla sub comanda colonelului Crowne și avea ca scop examinarea, în principal, a efectelor bombardamentelor aeriene asupra zonei petrolifere Ploiești–Prahova, dar și tactica apărării antiaeriene germano-române în zonă și rezultatele obținute de aparatele germane de detecție și corectare. Activitatea Misiunii americane a fost sprijinită, în conformitate cu ordinele date de Marele Stat Major, și de o serie de ofițeri și specialiști români<sup>1</sup>.

După cercetările efectuate de către specialiștii americani asupra sistemului de apărare antiaeriană din zona Ploiești–Prahova, nu mai rămânea nicio îndoială asupra faptului că Ploieștiul beneficiase de una din cele mai puternice și performante apărări antiaeriene din Europa până la acel moment. Ca urmare, Misiunea Aeriană Americană de cercetări tehnico-tactice de sub comanda colonelului Crowne concluziona tranșant: *„Rezultatele cu totul excepționale obținute în România de apărarea antiaeriană se datorează, pe de o parte, pregătirii, instrucției și disciplinei sub foc cu totul excepționale ale ofițerilor și tunarilor (români și ger-*

<sup>1</sup> A.M.R., fond 1377, dosar 1854, f. 485.

mani – n.n.), și, *pe de altă parte, aparatelor speciale germane de detectare, de o mare valoare tehnică*<sup>1</sup>.

Odată cu bombardamentul de la 1 august 1943, au fost, de asemenea, intensificate și măsurile luate pe linia apărării pasive privind alarmarea, camuflajul, adăpostirea, observarea și stingerea incendiilor sau înlăturarea dărâmăturilor; distrugerea sau neutralizarea bombelor neexplodate.

Statul Major al Aerului s-a preocupat, după 1 august 1943, și de îmbunătățirea apărării aeriene cu aviația de vânătoare, stabilindu-se nouă zone de acțiune pentru sectorul Ploiești–București, unde misiunile erau conduse prin stațiile de radar Würzburg și alte nouă zone de cercetare dotate cu stații radar de tipul Freya, dispuse circular, la 200 km, pentru alarmare; pentru aceste misiuni au fost destinate patru escadrile de vânătoare de noapte, din care una românească, dislocate pe aerodromurile Pipera și Otopeni, care au executat antrenamente de cooperare cu artileria antiaeriană.

În ceea ce privește aviația proprie, printre măsurile luate a fost și numirea, la 14 septembrie, a căpitanului av. Dan Vizanti la comanda Grupului 6 Vânătoare. La 2 octombrie 1943, dispozitivul aviației de vânătoare din apărarea teritoriului a fost împărțit în trei sectoare de acțiune, pentru o coordonare mai bună în caz de atac aerian inamic, în regiunile Olteniei, Munteniei și Dobrogei, spațiu care se credea că va fi folosit de aviația americană în raidurile ulterioare. Căpitan-comandorul av. Mihail Romanescu, comandantul Flotilei 1 Vânătoare, a fost numit comandant al Sectorului 2 Vânătoare, în care scop trebuia

<sup>1</sup> *Ibidem*, f. 489.

să ia în primire Punctul de Comandă al aviației de vânătoare de la Pipera. Regiunea 3 Aeriană urma să încadreze Punctul de Comandă cu personal românesc, care trebuia instruit pentru a-l înlocui pe cel german. Totodată, Statul Major al Aerului a solicitat colonelului Woldenga, comandantul aviației de vânătoare germane din România, să îndrume și să controleze în continuare Punctul de Comandă al Sectorului 2 Vânătoare<sup>1</sup>.

Cu toate măsurile luate, germanii considerau că raidul din 1 august 1943 era numai un avertisment, iar în viitorul apropiat aviația americană va executa și alte bombardamente asupra rafinăriilor românești. Astfel, generalul Alfred Gerstenberg, șeful Misiunii Militare Aeronautice Germane în România și responsabil cu apărarea aeriană a zonei petrolifere, era conștient că americanii vor veni din nou să bombardeze instalațiile petroliere de pe Valea Prahovei, după debarcarea lor în sudul Italiei. Revelatoare în acest sens este scrisoarea pe care acesta i-a adresat-o mareșalului Ion Antonescu la 23 septembrie 1943: *„Prea stimate domnule Mareșal! Situația schimbată în Italia a creat aviației dușmane posibilitatea de a apropia bazele ei până la 900 km de regiunea română petroliferă. Ocazia aceasta dușmanul o va folosi cu siguranță pentru alte atacuri aeriene... Construirea apărării aeriene active este socotită, în regiunea sondelor, ca o întărire a echipajelor antiaeriene care, prea stimate D-le Mareșal, au fost aduse de către D-voastră. Ea (apărare aeriană – n.n.) depinde în mod esențial de aducerea de aparate de apărare aeriană prin conducerea aeronautică și înainte de toate temporar așezat în așa fel ca lunar să se poată conta cu aducerea unei echipe antiaeriene întărite. Pentru asigurarea bazei aeriene pasive este*

<sup>1</sup> Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 48.

*plănuită înființarea unui nou regiment A.P. (apărare pasivă – n.n.) și în parte deja în executare după aducerea personalului român necesar...”.<sup>1</sup>*

## ÎN AȘTEPTAREA MARILOR FURTUNI

Odată cu ocuparea, la 1 octombrie 1943, a marelui complex de aerodromuri de la Foggia din sudul Italiei, s-a creat și un nou Comandament aerian strategic, în compunerea căruia intra Armata 15 Aeriană SUA și Grupul 205 de bombardament greu britanic. În aceste condiții, bazele de plecare ale aviației strategice de bombardament ale Aliatilor s-au apropiat la circa 900 km de România, sporind simțitor posibilitățile de executare a unor acțiuni aeriene de anvergură de către anglo-americani împotriva teritoriului românesc.

Comandată de generalul-locotenent Nathan F. Twining, Armata 15 Aeriană (*15th US Air Force*) dispunea, la 8 ianuarie 1944, de opt grupuri de bombardament greu, la 8 februarie, avea 10 grupuri, iar la 19 martie, va ajunge la 14 grupuri strategice de bombardament greu. La 2 aprilie 1944, cu două zile înainte de primul bombardament american asupra Bucureștiului, Armata 15 dispunea deja de 16 grupuri de bombardament, cărora li se adăugau alte șapte grupuri de vânătoare<sup>2</sup>. La bazele din sudul Italiei aveau să ajungă astfel peste 2 000 de cvadrimotoare de tip B-24 *Liberator* și B-17 *Flying Fortress*, dar și avioane de vânătoare de tip P-38 *Lightning*, P-51 *Mustang* și P-47 *Thunderbolt*, destinate escortei și protecției bombardierelor<sup>3</sup>. De

<sup>1</sup> A.M.R., fond 951, dosar 316, f. 18.

<sup>2</sup> Alexandru Armă, Sorin Turturică, *op. cit.*, p. 44.

<sup>3</sup> A.M.R., fond 948, dosar 175, fila 3.

la aceleași baze opera și Grupul 205 de bombardament britanic, în componența căruia intrau bombardiere de tip *Wellington* și *Halifax* destinate acțiunilor de noapte.

Conform Directivei din 13 februarie 1944, nou-creata forță aeriană din Mediterana avea ca obiectiv să atace „*ținte în sud-estul Europei – orașe, căi de transport și alte obiective de dorit în Balcani și în țările satelite*”, dar numai „*când condiții meteorologice sau tactice împiedică operațiile împotriva obiectivelor Pointblank sau în sprijinul operațiilor terestre din Italia*”<sup>1</sup>. Concretizând hotărârile luate de către Roosevelt, Churchill și Stalin reuniți la Conferința de la Teheran din 28 noiembrie-1 decembrie 1943, aceeași directivă a Statului-Major Combinat din 13 februarie 1944 viza clar „*distrușgerea și dislocarea progresivă a sistemelor militar, industrial și economic german, dezagregarea elementelor vitale ale liniilor de comunicații și reducerea materială a puterii de luptă aeriene germane, prin continuarea cu succes a ofensivei combinate a bombardierelor de la toate bazele convenabile*”<sup>2</sup>. Aceste acțiuni aveau rolul de a veni în sprijinul Operației „Overlord”, prin care Aliații urmăreau deschiderea unui nou front în Europa, ca mijloc principal de încheiere a războiului pe continent și înfrângere a Germaniei.

Ca parte componentă a sistemului Axei, România și resursele sale petroliere, dar și căile de comunicație și mijloacele de transport ale petrolului românesc către Germania aveau să constituie un obiectiv deosebit de important în strategia de bombardament a Forțelor Aeriene Aliate din Mediterana. Însă, de acum țintele vizate în România

<sup>1</sup> *The Army Air Forces in Worl War II*, vol. III, Prepared under the editorship of Wesley Frank Cravan & James Lea Cate, New Imprint by the Office of Air France History, Washington, D.C., 1983, p. 27-28.

<sup>2</sup> Eugen Preda, *op. cit.*, p. 169.

nu se mai limitau numai la petrol, ci la o gamă largă de obiective, precum industria de război, transporturile și comunicațiile, industria aeronautică, dar și centrele urbane și rurale în care se desfășurau activități specifice producției pentru susținerea războiului, dând astfel curs insistențelor britanice „*de a-i bombarda pe sateliți (ai Axei – n.n.) pentru a-i scoate din război sau cel puțin pentru a-i forța pe germani să-i ocupe*”<sup>1</sup>. Astfel, după primul bombardament din 10 ianuarie 1944 asupra Sofiei, care a marcat și declanșarea atacurilor aeriene asupra unor capitale din Balcani, OSS raporta, la 16 februarie 1944, că în cazul României „*rezultatele politice nefavorabile ale bombardării Bucureștiului nu ar fi de așteptat de la bombardarea regiunii petrolifere sau a căilor de transport, deoarece raiduri asupra obiectivelor strategice sunt de așteptat și de înțeles*”<sup>2</sup>.

La 1 octombrie 1943, Serviciul Secret de Informații român primea o notă informativă venind dintr-o „sursă sigură” cu privire la intențiile aviației anglo-americane de a bombardă România. Documentul sublinia că, pe lângă zona petroliferă și București, erau vizate orașele-porturi Constanța, Brăila, Galați și Giurgiu<sup>3</sup>.

Subsecretariatul de Stat al Aerului – Comandamentul Apărării Pasive a ordonat prefecturilor să tipărească materiale de informare pentru a pregăti populația de eventuale bombardamente ale Aliaților asupra teritoriului național. În acest sens, Prefectura județului Argeș a tipărit broșura în câteva mii de exemplare, cu titlul *Cum să ne apărăm viața și avutul împotriva bombelor*, care a fost răspândită în tot ju-

<sup>1</sup> *Ibidem*, p. 170.

<sup>2</sup> A.N.I.C., fond Microfilme SUA, rola 635, cadrul 180.

<sup>3</sup> A.M.R., fond 5476, dosar 516, f. 111 *apud* Narcis Ionuț Gherghina, *op. cit.*, p. 20.



dețul în mod gratuit. Titlurile capitolului erau formulate cu maxime, tocmai pentru a atrage atenția asupra măsurilor de protecție care trebuiau luate: „*Omul cu minte și cu rost, își face din vreme adăpost*”, „*Dacă ții la viața ta, ascultă povața mea*”, „*Întinericul te apără, dar lumina te dă de gol*”.<sup>1</sup>

Unele avioane ale Aliaților au început incursiunile asupra României ceva mai devreme. La 1 octombrie 1943, la ora 0,05 „*două avioane inamice venind dinspre Turnu Severin, trec pe deasupra Orșovei, Mehădiei și ajung la Reșița, unde, la ora 0,20 ACA-ul trage. De aici avioanele se îndreaptă spre Oravița la ora 0,35, Vărădia, Bocșa Română (2,00), Lipova (2,05) și Timișoara (2,34-2,50). ACA-ul a tras lovind un avion în motoare. Din avion s-au aruncat doi ocupanți: 1) locotenent (r) av. Jacobson Ghedeon (Giedeon Jakobson – n.n.), 23 ani, originar din Palestina. A fost prins de organele polițienesci din Lipova. Vorbește franceza; 2) sublocotenentul (r) Cahane Josef (Josef Hanany – n.n.), prins de organele militare, având asupra sa valută română, americană, elvețiană, greacă și egipteană. Vorbește limba germană. Ocupanții declară că, după ce au aruncat manifeste deasupra Bucureștiului și Timișoarei, avionul a fost lovit de ACA în două motoare.*”<sup>2</sup>

Avionul din care s-au lansat cei doi ofițeri britanici era un B-24 *Liberator* care a decolat de la Benghazi pe 30 septembrie 1943, la ora 17,00, cu misiunea de a lansa manifeste asupra Bucureștiului și Timișoarei. După numeroase schimbări de direcție ale avionului, Giedeon Jakobson și Josef Hanany – care erau etnici evrei<sup>3</sup> –, îmbrăcați în uniforme militare britanice, au fost parașutați deasupra Li-

<sup>1</sup> Narcis Ionuț Gherghina, *op. cit.*, p. 21.

<sup>2</sup> A.M.R., fond 5476, dosar 516, f. 67.

<sup>3</sup> Giedeon Jakobson (nume ebraic: Aric Oreni) era născut la Tel Aviv, iar Josef Hanany (nume ebraic: Yehouda Ashibar) la Haifa, în Palestina.

povei, fiind capturați de autoritățile române imediat după miezul nopții<sup>1</sup>. Buletinul special de informații al I.G.J. nr. 425 din 1 octombrie 1943 menționa: „*Cei doi prizonieri sunt englezi și purtau asupra lor două cutii cu explozibil.*”<sup>2</sup> La percheziție s-a descoperit un cod secret și însemnări cifrate pe care Josef Hanany a încercat să le distrugă, rupându-le. Capturarea lor a fost anunțată în presă a doua zi.

La 24 octombrie 1943, un avion militar străin, neidentificat, a survolat Ploieștiul la mare altitudine, făcând imposibilă acțiunea bateriilor antiaeriene din jurul orașului. Nimeni nu a știut că, începând cu ora 14,20, de la înălțimea de 8 839 m, întregul perimetru al orașului a fost fotografiat metodic, cu teleobiective speciale, de către un avion britanic din Escadrila 60 Recunoaștere cu baza în sudul Italiei<sup>3</sup>.

Ultima parte a lunii noiembrie 1943 a stat sub o atmosferă de nesiguranță în ceea ce privește iminența un nou atac aerian întreprins de americani. Astfel, în ziua de 22 noiembrie, patru avioane necunoscute au zburat pe deasupra localităților Turnu Măgurele, Oltenița, București, Lehliu; trei bombe au fost lansate asupra localității Malu din Vlașca, dar și manifeste cu titlul „*Cetățeni din București, evacuați imediat orașul*”, producând neliniștea în rândul populației Capitalei<sup>4</sup>.

Starea de nesiguranță s-a menținut și în luna decembrie, când s-au dat din nou alarme aeriene, începând de la Reșița până în Delta Dunării, dar formațiile de avioane inamice au acționat numai în Bulgaria. În schimb, postul de radio Londra și-a intensificat anunțurile referitoare la

<sup>1</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 110.

<sup>2</sup> A.N.I.C., fond I.G.J., dosar 110/1942, vol. II, f. 33.

<sup>3</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 125-126.

<sup>4</sup> A.M.R., fond 4925, dosar 510, f. 70.

apropiatele bombardamente efectuate de anglo-americani asupra României.

În noaptea de 21 spre 22 decembrie 1943, la ora 23,40, un avion neidentificat a intrat în spațiul aerian românesc prin zona localităților Zimnicea și Smârdioasa, zburând spre Alexandria, Roșiorii de Vede și Titu. Din avion au fost lansate manifeste și trei parașutiști britanici, care au fost prinși a doua zi, lângă comuna Plosca din județul Teleorman. Toți vorbeau bine românește și au afirmat că, înainte de război, au locuit în România. Cei trei erau Alfred de Chastelain, Ivor Porter și Silviu Mețianu (fost cetățean român, stabilit în Anglia) și erau implicați în celebra operație „Autonomous”<sup>1</sup>, prin care Aliații doreau să contacteze partidele politice din România (în special pe Iuliu Maniu, președintele Partidului Național Țărănesc) pentru a încerca încheierea unui armistițiu și scurtarea războiului. Se pare că aceștia trebuiau să fie parașutați pe domeniul de vânătoare al lui Emil Racotă, un prieten apropiat al lui Iuliu Maniu<sup>2</sup>.

La 4 ianuarie 1944, Statul Major al Aerului înainta la SSA un raport prin care se preciza că s-a primit o informație din Turcia care anunța intense pregătiri ale aviației americane în vederea bombardării zonei petrolifere, a Bucureștiului și a altor obiective din România. Aceasta însemna că bazele aeriene din sudul Italiei erau operative și urmau să primească și alte unități de aviație pentru a începe bombardamentele asupra țărilor membre ale Axei și, în primul rând, a României<sup>3</sup>. A doua zi, într-un comunicat, șeful Marelui Stat Major, generalul Ilie Șteflea, făcea

<sup>1</sup> Pentru mai multe detalii, vezi Ivor Porter, *Operațiunea Autonomus în România pe vreme de război*, Editura Humanitas, București, 2008.

<sup>2</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 113.

<sup>3</sup> A.M.R., fond 5476, dosar 516, f. 116.

cunoscut că inamicul executase în ultimul timp bombardamente repetate cu zeci de avioane asupra Bulgariei și că unele dintre ele au trecut linia Dunării intrând pe teritoriul național. Subliniind superioritatea numerică a inamicului, șeful Marelui Stat Major cerea întărirea apărării aeriene a României.

La începutul anului 1944, aviația de vânătoare română avea în serviciu Grupul 1 Vânătoare cu baza la Roșiorii de Vede, Grupul 6 Vânătoare, la Popești Leordeni, și Grupul 7 Vânătoare, la Pipera. În total, Sectorul 2 operații aeriene avea la dispoziție 112 avioane, din care numai 56 puteau fi în alarmă, astfel că proporția de avioane disponibile era foarte mică. La 20 ianuarie 1944, când a fost inspectat Grupul 6 Vânătoare, unitatea era dotată cu 37 de avioane IAR-81 armate cu tunuri și radio la bord, iar fiecare escadrilă avea câte 12 piloți cu experiență de luptă.

Și germanii au transferat în România două escadrile speciale: o escadrilă meteo și Escadrila 2 Vânătoare de Noapte, personalul navigant și tehnic fiind cazat în cazărmlile de la Otopeni, Ziliștea-Buzău și Focșani.

Măsurile de întărire a pazei spațiului nostru aerian au continuat și în prima jumătate a lunii februarie 1944, când Escadrila 52 Vânătoare s-a mutat pe aerodromul de la Corgheaua, urmând să fie dotată cu zece avioane Me-109 E, armate cu tunuri Oerlikon de 20 mm. Personalul navigant avea misiunea să apere podul de la Cernavodă și Capitala. Din cauza apropierii bazelor aeriene sovietice și a celor americane din Italia, care permiteau Aliatilor să execute bombardamente asupra României, s-a trecut la echiparea urgentă a aerodromurilor și terenurilor folosite, precum și a altora, în așa fel încât să se poată acționa operativ și de pe terenurile de rezervă. În acest context, Escadrila 52 Vânătoare trebuia să aibă pe aerodromul de la Mamaia

cele 10 avioane Me-109 E gata de luptă, pentru a preîntâmpina un atac de pe mare sau din altă direcție. Până să primească avioanele Me-109, piloții foloseau în continuare aparatele IAR-80.

Escadrila 1 Vânătoare de Noapte – fostă Escadrilă 51 Vânătoare – avea, la jumătatea lunii februarie, nouă echipaje antrenate, cinci continuându-și pregătirea cu instructorii germani la Ziliștea, iar două urmau Școala de zbor fără vizibilitate de la Popești Leordeni<sup>1</sup>.

Situația nu era prea bună la Grupul 1 Vânătoare, dislocat, din decembrie 1943, pe aerodromul de la Roșiorii de Vede. Din cele trei escadrile ale unității (63, 64 și 43), numai două puteau răspunde la misiunile de apărare a teritoriului, întrucât piloții din Escadrila 43 nu-și terminaseră instrucția, nu executaseră trageri în poligon cu tunurile Mauser, nu zburaseră la mari înălțimi și nu făcuseră navigație. De asemenea, personalul tehnic al grupului nu avea experiență și nu cunoștea bine exploatarea avionului IAR-80 aflat în dotarea unității.<sup>2</sup>

Începând cu luna martie 1944, acțiunile aviației sovietice și anglo-americane au fost tot mai prezente deasupra teritoriului național, prevestind marile bombardamente aeriene care aveau să urmeze. S-au intensificat misiunile de recunoaștere ale avioanelor sovietice – atât ziua, cât și noaptea –, care au survolat Sulina, Cetatea Albă, Orhei, dar și alte localități. S-au lansat manifeste în limbile rusă, română și ucraineană, chemând populația la acțiuni de sabotare a economiei și a eforturilor militare făcute de țările Axei. A crescut și frecvența lansărilor de parașutiști, care erau și agenți ai NKVD-ului sovietic, o parte dintre ei fiind capturați de jandarmi. Aceste misiuni ordonate de Stavka

<sup>1</sup> Vasile Tudor, *op. cit.*, p. 73.

<sup>2</sup> Alexandru Armă, Sorin Turturică, *op. cit.*, p. 41-42.

(Înaltul Comandament al Armatei Roșii) s-au coordonat cu incursiunile avioanelor aliate în Banat, care au lansat, și ele, manifeste și parașuțiști.

La 19 martie 1944, când armata sovietică a atins Nistrul, un prim avertisment la adresa autorităților române a fost lansat de postul de radio Londra, prin crainicul Wickham Steed, care comenta astfel apropierea rușilor de granițele țării: „*Aceasta înseamnă pentru România că a sosit ceasul înfrângerii. Mitul protecției germane a fost distrus, ca și mitul invincibilității germane. Dacă nu rupe relațiile cu Germania imediat, România va pierde puterea de a acționa ca o națiune independentă. Trebuie ca poporul român, fără a pierde nicio clipă, să înfrunte realitatea situației în care se află. Repetăm că nu există posibilitatea pentru România de a conta pe timp, desfășurarea evenimentelor militare nu permite tocmești politice*”.<sup>1</sup> Și postul de radio „Vocea Americii” amintea românilor, la începutul lunii martie 1944, cuvintele marelui om politic român Take Ionescu rostite în 1917, când armatele germane ocupaseră cea mai mare parte a României: „*Cred în victoria Aliaților ca și în lumina zilei*”.<sup>2</sup>

Subsecretariatul de Stat al Aerului fusese informat de pregătirile pe care Aliații le făceau în vederea bombardării masive a țării, iar măsurile luate au vizat întărirea capacității de apărare, prin dotarea Comandamentului Artileriei Antiaeriene cu noi baterii de tunuri.

Până la 1 martie 1944, Comandamentul Artileriei Antiaeriene a mai primit de la germani 21 baterii de 88 mm a 20 piese, șase baterii „Schneider” de 75 mm a 12 piese, 12 baterii de 20 mm a 51 de piese semifixe și mobile și o baterie de proiectoare cu nouă piese. Bateriile de 88 mm au fost dirijate spre Ploiești, unde interesul germanilor era

<sup>1</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 127-128.

<sup>2</sup> A.M.R., fond 5471, dosar 1239, f. 45.

mare, iar cele de 20 mm la Mizil, Otopeni, Ploiești, Constanța și Cernavodă. Bateriile de 75 mm tip „Schneider” au fost instalate la Cernavodă și Ploiești, iar bateriile de proiectoare, la Constanța. Urma ca cea de-a treia rată de livrări să cuprindă tunuri de 88 mm și de 105 mm pentru șase baterii, iar de calibru 20 mm, pentru alte trei baterii<sup>1</sup>.

Efortul depus de autoritățile militare române de a întări capacitatea de apărare antiaeriană a țării a fost însemnat în perioada 22 iunie 1941-1 aprilie 1944. Astfel, numărul de ofițeri din artileria antiaeriană s-a mărit de la 305 la 942, al subofițerilor, de la 306 la 666, iar al trupei, de la 8 840 la 24 982 de oameni. În perioada 1 aprilie-22 iunie 1944 au acționat 92 de baterii grele, 62 ușoare, opt baterii de mitraliere antiaeriene, 12 baterii de proiectoare și cinci baterii de pândă. Numărul de victorii aeriene în perioada respectivă a fost de 434 sigure și 44 probabile<sup>2</sup>.

Forța combativă a artileriei antiaeriene româno-germane a fost reprezentată de 203 baterii, organizate în patru Brigăzi AA cu zece regimente. 49 de baterii au fost amplasate în zona operațiilor terestre, pe frontul din Moldova, și 154 de baterii (75%), la apărarea obiectivelor din teritoriu. Dispozitivul român al apărării antiaeriene din zona Ploiești includea Regimentul 7 AA (la Chișorani) cu Divizioanele 29, 28, 25, 26, 31 și Regimentul 9 AA (Urleta), cu Divizioanele 36 și 38. Ambele se aflau în subordinea Brigăzii 5 AA, cu postul de comandă la Păulești<sup>3</sup>. Apărarea antiaeriană a țării și, în special, pentru zona Ploiești-București s-a bazat și pe aparatele germane de radiolocație Würzburg și Freya, care au sporit eficiența sistemului de apărare, fapt constat și de americani.

<sup>1</sup> *Ibidem*, fond 1727, dosar 499, f. 7.

<sup>2</sup> *Ibidem*, dosar 435, f. 45-46.

<sup>3</sup> *Ibidem*, fond 1377, dosar 854, f. 489.

Autoritățile militare române au acordat o atenție specială apărării zonei petrolifere de pe Valea Prahovei, luând măsuri pentru creșterea în importanță a rolului apărării artileriei antiaeriene, fără a diminua cu nimic valoarea aviației de vânătoare, care a jucat, în această fază a războiului „rolul cel mai important dintre categoriile de aviație”<sup>1</sup>.

Forțele de aviație româno-germane destinate pentru apărarea teritoriului erau organizate, în aprilie 1944, pe trei sectoare de vânătoare: „Sectorul I german”, cuprinzând zona: Otopeni–Ploiești–Buzău, cu dislocarea aviației pe aerodromurile din Buzău, Mizil, Ploiești, Boteni, Ianca și Pogoanele–Buzău, Tândărei; „Sectorul II român”, cuprinzând zona: București–Popești Leordeni–Roșiorii de Vede, cu dislocarea aviației pe aerodromurile de la Roșiorii de Vede, Boteni, Otopeni, Pipera și Popești-Leordeni; „Sectorul III român”, cuprinzând zona Dobrogea–Cocargea–Galați, cu dislocarea aviației pe terenurile de zbor de la Fetești, Capul Midia, Jibreni, Mamaia și Ciocârlia de Sus (nord-est de Cobadin). Conducerea operativă revenea Comandamentului Aviației de Vânătoare, cu punctul de comandă la Băneasa<sup>2</sup>.

În acest timp, unitățile de aviație operative aparținând Corpului 1 Aerian român erau dislocate pe terenurile de zbor de la Roman, Gherăiești (nord-vest de Bacău), Tecuci și Huși.

Aviația română avea disponibile 450 de avioane, din care: 112 de vânătoare (de zi și noapte) în apărarea teritoriului; 164 avioane (din care 37 în baze) la dispoziția Comandamentului Forțelor Aeriene de Luptă (CFAL), din care: 29 de avioane de bombardament în picaj, 43 de bombardament de zi și noapte, 46 de observație, 15 avioane de

<sup>1</sup> A.N.I.C, fond P.C.M.-Cab. Mil., dosar 36/1944, f. 273.

<sup>2</sup> *Ibidem*, dosar 5/1944, f. 193.



legătură, 20 de hidroavioane, opt avioane de transport, trei avioane de recunoaștere; alte 121 de avioane erau la dispoziția Corpului Aerian Român și 53 de avioane, la dispoziția Armatelor 3 și 4 române<sup>1</sup>.

Pentru a preîntâmpina intervenția trupelor germane asupra eventualelor avioane americane doborâte pe teritoriul românesc, așa cum s-a întâmplat la 1 august 1943, Statul Major al Aerului a ordonat Flotilei 1 Vânătoare, la 4 martie 1944, „să pună în vedere unităților din subordine că ori de câte ori va fi cazul, avioanele inamice doborâte, personalul navigant lansat cu parașutele, parașutiștii prinși, ca orice fel de materiale, documente provenite de la inamic și aflate pe teritoriul român sau sub administrație română să fie păstrate și predate numai autorităților militare române, așa cum prevede ordinul 471584/28 august 1943. Reprezentanților armatei germane urma să li se răspundă, în cazul că ar fi pretins prizonierii sau materialele capturate că, în conformitate cu înțelegerile stabilite între Marele Stat Major și Misiunea Militară Germană, toate acestea vor fi deținute de autoritățile române.”<sup>2</sup>

La 22 martie 1944, generalul Henry Maitland Wilson, comandantul forțelor aliate din Mediterana, a făcut să parvină la București o scrisoare ultimativă, destinată să determine capitularea armatei române. Cum, până la data de 28 martie 1944, data ultimei radiograme, partea română nu dăduse niciun răspuns, a fost lansat ordinul începerii bombardamentelor aeriene asupra rafinăriilor de petrol și căilor de comunicație din România, cu scopul sprijinirii ofensivei sovietice, care, în acel moment, se desfășura în nordul Moldovei și Basarabiei<sup>3</sup>. La 2 aprilie 1944, a ajuns la

<sup>1</sup> *Ibidem*, I, 89.

<sup>2</sup> *Ibidem*, fond 5476, dosar 860, I, 119.

<sup>3</sup> Mihnea Romano, *România în al doilea război mondial*, Editura Vestala, București, 2001, p. 91-92.

Cairo și răspunsul mareșalului Ion Antonescu, care menționa: „Am primit mesajul d-voastră. Vă rog să nu cereți unui popor mic, dar vileaz, care de două mii de ani luptă pentru viață, credință și libertate, să se dezonoareze și să se distrugă pe sine. Vă rog, nu cereți unui soldat cinstit și unui om bătrân să-și sfârșască zilele în umilință. Așa cum dvs. luptați pentru Anglia, lupt și eu pentru Patria mea, dar suferințele, lupta și amenințările sub care noi trăim, d-voastră nu vă puteți da seama. Noi am fost atacați, deși nu am atacat pe nimeni. Ceea ce este al nostru și a fost al nostru de secole, ei ne-au luat. Aliații și prietenii noștri au fost obligați de evenimentele europene din 1940 să ne abandoneze total, lăsându-ne astfel să fim jefuiți de lașii noștri vecini. Niciunul din marii noștri aliați de atunci nu putea să ne garanteze frontierele noastre reduse, ca răspuns la strigătul nostru de alarmă. Alături de Germania, am fost nevoiți să ne opunem Rusiei, care zilnic ne umilea și ne amenința. Singura țară din lume, care la cererea noastră a fost de acord ca, în împrejurări dificile, să garanteze existența durabilă a națiunii, a fost Germania. Când poporul nostru va trebui să moară, nu-i cereți astăzi să accepte dizgrația și dezonoarea. Mare și glorios soldat cum sunteți, sunt sigur, veți înțelege. Ajutați-mă să salvez un popor, nu mă forțați să-l arunc în prăpastia fără sfârșit a distrugerii și rușinii. Noi suntem prietenii d-voastră, nu dușmanii dvs. Niciun popor, sunt sigur, cu forțele aproape intacte, cum sunt cele ale noastre, nu ar putea să capituleze și să se retragă din acțiunea în care însăși libertatea și existența lui sunt în joc, fără o garanție serioasă pentru zilele care vor veni. Că nu se va comite nicio indiscreție în legătură cu acest mesaj, mă bizui pe d-voastră ca soldat”.<sup>1</sup>

De la Cairo n-a venit nicio garanție, în schimb, la 3 aprilie 1944, a fost semnalată o nouă recunoștere aeriană întreprinsă de Aliați deasupra Bucureștilor. La ora 11,30,

<sup>1</sup> Mihai Pelin, *op. cit.*, p. 130.

de la o înălțime de peste 9 000 m altitudine, câteva avioane de recunoaștere decolate din sudul Italiei au executat o fotografiere aeriană asupra Capitalei, vizând zona cuprinsă între Chitila și Gara de Nord<sup>1</sup>. Liniștea aparentă de care s-au bucurat românii după bombardamentul de la 1 august 1943 a durat numai opt luni și trei zile.

A doua zi, la 4 aprilie 1944, începea adevăratul calvar al orașelor românești, cu zeci de zile și nopți de atacuri aeriene parcă fără sfârșit...

---

<sup>1</sup> A.M.R., fond 948, dosar 176, f. 271.

## **ANEXE**



MARELE STAT MAJOR  
SECȚIA A II-A  
Biroul 1 Informații

**DARE DE SEAMĂ**  
**asupra**  
**incursiunii aeriene inamice din ziua de 1 August 1943**

**I.** În cursul zilei de 1 august 1943, o formațiune de circa 130 de avioane americane de tipul „Consolidated Liberator B-24” cu patru motoare au bombardat regiunea petroliferă CÂMPINA și PLOIEȘTI, cu efort aplicat pe distileriiile și rafinăriile de petrol.

**1/. Teritoriul survolat.**

OLTENIA de Sud și Nordul MUNTENIEI, între OLT și linia CİSLĂU-MIZIL-URZICENI (...)

**2/. Execuția atacului.**

Avioanele au pătruns pe teritoriul național în mai multe valuri la interval de 20', cu începere de la ora 13,08 pe deasupra localității BISTREȚ (pe Dunăre, 50 km est Calafat) urmând ruta PIATRA OLT-SLATINA-GĂEȘTI, de unde:

- o parte s-au îndreptat spre PLOIEȘTI, iar
- o alta s-a dirijat spre BUFTEA, de unde a urmat C.F. spre PLOIEȘTI;

Atacul obiectivelor s-a executat la mică înălțime (100-150 m) în formațiune de 8-12 avioane, cu bombe de 250-500 kg, majoritatea cu diferite efecte întârziatoare.

Au fost atacate:

- a) În regiunea petroliferă:
  - *PLOIEȘTI*: Rafinăriile „Concordia”, „Orion”, „Astra Română” și „Vega”;
  - *CÂMPINA*: Rafinăriile „Steaua Română”, „Atelierul Central Astra”, „Uzina Electrică” și „Concordia-Lorești”;
  - *BRAZI*: Rafinăria „Creditul Minier”.

b) În restul țării au mai fost atacate mai multe localități fără a pricinui pagube importante.

În apropiere de BUCUREȘTI, au fost aruncate bombe incendiare asupra filtrelor de apă de la ARCUDA (lângă Buftea) fără a produce stricăciuni.

Terminarea atacului a avut loc către ora 15,30.

### 3/. **Efectele bombardamentului:**

#### a) *PLOIEȘTI*

– Rafinăria „Astra Română”, au fost lovite de bombe:

- uzina electrică,
- casa de cazane cu aburi,
- instalația „Mc Kee”,
- instalația „Cracking”,
- atelierul mecanic,
- patru rezervoare (nr. 4, 8, 9 și 400),
- biroul de expediție,
- dormitorul lucrătorilor și
- cazarma gărzii militare.

Rafinăria nu mai poate funcționa.

– Rafinăria „Vega” are lovite:

- bateriile 4 și 5 distilare primară,
- instalația de „Cracking”,
- două rezervoare incendiate,
- parcul de rezervoare.

Nu poate funcționa.

– Rafinăria „Columbia” are lovite:

- instalația „Cracking”,
- instalația „Pipe Still”,
- majoritatea rezervoarelor incendiate,
- colonia rafinării.

Rafinăria nu mai poate funcționa.

– Rafinăria „Creditul Minier” – BRAZI

Au fost complet distruse:

- instalația „Pipe Still”,
- instalația de stabilizare a gazolinei,
- uzina electrică,

- casa de cazane cu aburi,
- parcul de rezervoare țiței, păcură și motorină,
- cantina lucrătorilor și
- căminul de ucenici.

Rafinăria nu mai poate fi pusă în funcțiune.

La PLOIEȘTI au rămas intacte rafinăriile:

- Unirea,
- Standard,
- Dacia Română,
- Redevența,
- Xenia.

#### b) CÂMPINA

- Răfinăria „Steaua Română” are lovite:

- instalația „Stratforth A și B”,
- instalația „Cracking”,
- uzina electrică,
- stația și rampa de încărcare,
- atelierul mecanic.

Uzinele electrice CÂMPINA, GURA OCNITEI și FLOREȘTI nu au fost lovite.

#### c) MORENI

A fost mitraliată localitatea, dar nu au fost victime.

#### d) OCHIURI – GURA OCNITEI

Atelierele I.R.D.P. au fost incendiate.

A luat foc un batal de la sonda Nr. 98 I.R.D.P. OCHIURI.

În această regiune, au fost lansate și bombe incendiare, care nu au produs pagube.

#### e) BUCȘANI

A fost incendiată stația de dezbenzinare a Soc. „Steaua Română”.

S-a incendiat un rezervor de 60 vagoane de țiței al Soc. „Unirea”.

Parcul de rezervoare de gazolină al Soc. „Columbia” a fost incendiat.

f) În afară de instalațiile industriei petroliere, au mai fost produse următoarele pagube:



- Gara PLOIEȘTI – SUD are ușoare stricăciuni.
- Între stația PLOIEȘTI – SUD și TELEAJEN, un avion inamic a căzut peste un tren de muniții german, care a făcut explozie.
- Gara PLOIEȘTI – TRIAJ:
  - pe liniile de garaj „Astra Română”, a căzut o bombă de 500 kg, distrugând liniile 2 și 3;
  - pe liniile 5 și 6 a căzut o bombă de 500 kg, incendiind un tren cu benzină (cazane D.R.B.);
  - cazarma C.F.R. PLOIEȘTI – TRIAJ incendiată;
  - în uzina de creuzotat traverse C.F.R. (Ploiești – Sud), au căzut 2 avioane inamice incendiind întreaga uzină;
  - a fost spartă conducta de apă a Depoului și au fost avariate 3 locomotive, magazia de ateliere și atelierul Depoului.
  - în PLOIEȘTI a fost distrus și penitenciarul, prin faptul că un avion inamic a căzut deasupra lui.
  - Un tren de muniții (10 vagoane) a fost lovit din plin, pe linia de racordare PLOIEȘTI – EST, PLOIEȘTI – SUD.
  - Două tunuri ale bateriei 86 AA (Corlățești) au fost distruse, iar depozitul de munițiuni a sărit în aer (1 500 de lovituri)<sup>1</sup>.

La înapoiere, avioanele au bombardat Calea Ferată BUCUREȘTI–CRAIOVA în apropierea gării STOLNICI, distrugând-o pe o porțiune de 300 m.

#### g) Pierderi:

- Avioane proprii pierdute:
  - 5 avioane de vânătoare germane Me-110
  - 2 avioane de vânătoare românești Me-110
- Victime:

#### *Moști*

Militari: Români: 12

Germani: 3

Civili: 80 (dintre care 61 la Penitenciarul Ploiești)

#### *Răniți*

Militari: Români: 29

Germani: 19

Civili: circa 170 (dintre care 60 la Penitenciarul Ploiești)

<sup>1</sup> Un avion s-a prăbușit cu toată încărcătura de bombe peste această baterie.

## **II. – CUM A FUNCȚIONAT APĂRAREA AA**

### **1/. Apărarea pasivă.**

a) Personalul de pândă și alarmă al teritoriului a semnalat la timp înălțimea și direcția avioanelor.

b) Lipsa totală a personalului tehnic pregătit pentru demontarea dispozitivelor de aprinderea bombelor funcționând cu întârziere, a contribuit la mărirea efectelor bombardamentelor.

c) De asemenea, s-a constatat lipsa specialiștilor necesari strângerii plăcilor incendiare și a bastoanelor explozive.

d) Populația nu a executat în totul măsurile de apărare pasivă, rămânând pe străzi și urmărind evoluția avioanelor.

e) Echipetele de apărare pasivă destinate înlăturării dărâmăturilor și scoaterii cadavrelor, întărite cu premilitari, au funcționat în general bine.

### **2/. Apărarea antiaeriană activă.**

a) Artileria AA a intrat în funcțiune în totalitate, de la începutul atacului.

Au fost consumate:

De bateriile românești:

- 342 lovituri de 88 mm.
- 4 414 " " 20 mm.

De bateriile germane:

- 1 110 lovituri de 88 mm.
- 13 528 " " 20 mm.
- 3 048 " " carabină.

b) Aviația de vânătoare a acționat pe tot timpul atacului cu:

- 69 ieșiri avioane germane.
- 58 " " românești.

### **3/. Pompierii.**

La rafinăriile incendiate din Ploiești au intervenit, conform planului, pompierii germani, plus o companie pompieri din BUCUREȘTI.

Pompierii români din PLOIEȘTI au intervenit prin stingerea incendiilor din oraș și de la parcul de rezervoare „Steaua Română”.

Au strâns circa 200 bombe incendiare.

Mijloacele de stingere au fost insuficiente față de incendiile produse.

**4/. Asistența medicală.**

A funcționat în general mulțumitor atât pe teren, cât și în spitale.  
S-a dispus de mijloace necesare de transport.

**5/. Poliția și Jandarmii.**

Au activat prin echipe de:

- arestarea suspectilor și evadaților;
- verificarea morților;
- paza avutului societăților și gospodăriilor particulare.

S-a constatat că poliția și jandarmii nu știu cum să procedeze cu semnele de identitate ale prizonierilor sau morților. La unii prizonieri, li s-au luat plăcile de identitate și nu li s-au dat dovezi de obiecte personale ridicate.

**6/. Rezultate obținute:**

- Avioane inamice doborâte: 35 (...);
- Prizonieri: 110 (...) restul morți sau neprinși<sup>1</sup>;
- Apărarea AA a împiedicat în parte îndeplinirea misiunii aviației inamice.

### **III. MATERIALUL DOCUMENTAR CAPTURAT ȘI INFORMAȚIUNILE OBȚINUTE DE LA PRIZONIERII INTEROGAȚI:**

**1/. A fost capturat materialul menționat în Tabelul anexă 12.**

Din analiza documentelor capturate rezultă:

a) Din ordinul de operații al Grupului 389 Bomb.:

În ziua de 31 iulie 1943, Comandamentul Grupului de Bombardament 389, din Comandamentul 9 Bombardament ORIENTUL APROPIAT, a ordonat bombardarea regiunii petrolifere de pe valea PRAHOVEI.

Au luat parte la raid 162 de avioane, din 5 grupuri diferite și anume:

Grupul 376 – 24 avioane

" 93 – 33 "

" 98 – 40 "

" 44 – 35 "

" 389 – 30 "

---

Total: 162 avioane

---

<sup>1</sup> Echipajul unui avion este de 9-10 persoane.

Pregătirea plecării s-a făcut în ziua de 31 iulie a.c.

În dimineața zilei de 1 august la ora 8,30 (7,30 ora românească) avioanele au decolat de pe aerodromurile din zona BENGHAZI (Tocră-Benina-Barca-Regima-Maraua), urmând itinerariul: Insula Corfu-Est lacul Prespa- irot (100 km nord-vest Sofia)-Bistret-Piatra Olt-Găești-zona petroliferă (...).

Se menționează în mod expres:

– „Trăgătorii vor acționa numai asupra amplasamentelor AA de pe sol.

Aveți grijă să nu trageți asupra rezervoarelor decât din ultimele avioane.”

– „Tăcere radifonică absolută. Țineți transmițătorul închis până ajungeți la obiectiv”.

Bombele primelor avioane din aceeași formație erau prevăzute cu focoase cu mare întârziere, iar cele ale avioanelor din coada formațiunii aveau focoase cu întârziere mică (45 secunde).

b) *Hărți și schițe (...).*

– Harta PENINSULEI BALCANICE, scara 1/1.000.000, pe care a fost trasat itinerariul de urmat.

Pe această hartă se racordează fotografii și schițe panaoramice pe care sunt trecute amplasamentele de AA și indicațiuni pentru evitarea lor.

– Schiță de navigație care servește la orientare.

– Harta GRECIEI, BULGARIEI și ROMÂNIEI de mărime 45/65 cm, imprimată pe mătase cauciucată.

c) *Fotografii aeriene* ale regiunii petrolifere care cuprind:

– Rafinăria „Astra Română”

– Rafinăria „Orion”

– Orașul Ploiești

– Valea PRAHOVEI cu zona petroliferă.

Toate aceste fotografii sunt întocmite de circa 10 ani.

d) *Instrucțiuni* referitoare la:

– Descrierea și portul măștii de oxigen,

– Modul de declanșare a bombelor,

– Date tehnice de bombardament,

– Descrierea și funcționarea diferitelor tipuri de aparate radio,

– Cifru pentru transmiterea și recepția radio.

c) *Tabele de bombardament*, tipărite cu caractere fluorescente.

f) *Busolă minusculă și ferăstrău mic* îmbrăcat în cauciuc.

Busola împreună cu harta cauciucată servesc la orientare în caz de aterizare forțată, spre a ajunge într-o țară neutră, iar ferăstrăul pentru tăierea diferitelor obiecte de metal (probabil și a gratiilor închisorii unde eventual ar fi fost încarcerați).

g) *Personalul echipajelor* au mai avut asupra lor:

- 10 dolari americani,
- 500 lei românești,
- 1 monedă de aur engleză,
- 30 plăști egipteni și
- 1 liră sterlină.

h) *Asupra unor aviatori* s-au mai găsit și instrucțiuni scrise în care li se dau indicațiuni despre poporul român, precum și slături practice asupra procedurii de urmat în caz de aterizare.

Este *interesant de menționat* că în acest îndreptar se fac aprecieri asupra caracterului poporului nostru și al sașilor din România, astfel:

– „Poporul român este de origine latină și este descendent al vechilor romani; limba lui este de origine latină, deci oricine știe spaniolă sau italiană își va da seama imediat că poate înțelege limba română”.

– „Românii sunt cinstiți, prietenoși – în special țăranii – buni și ospitalieri cu străinii; urăsc pe ruși și iubesc pe francezi, englezi și americani; urăsc de moarte pe germani, care le-au ocupat țara în războiul trecut ca inamici și i-au tratat așa cum numai germanii pot trata o țară cucerită”.

– „În general, țăranii din sud și estul munților, vorbesc numai românește; în nordul și vestul munților, mulți cunosc germana, ungara și sârba”.

– „Nu este de recomandat în situația aceasta să încercați să treceți principalul șir al munților Carpați, deoarece de ambele părți ale frontierei există mari concentrări de trupe românești și ungurești; peste munți sunt însă zeci de mii de sași, care sunt chiar mai răi decât hunii de germani; acești sași locuiesc în orașe, sate și la ferme (...) rămâneți în partea de sud a munților”.

– „Românii sunt un popor cu mare demnitate națională.”

## 2/. Declarațiile prizonierilor:

Din declarațiile unui număr de 76 prizonieri (32 ofițeri și 44 trupă) interogați până acum, rezultă următoarele:

– Ordinul de operații al Grupului 389, care cuprinde date asupra organizării întregului raid, se confirmă în totul.

Au fost identificați prizonieri aparținând celor 5 grupuri de bombardament specificate în acel ordin.

– Formațiunile aeriene care au atacat teritoriul României fac parte din Comandamentul 9 de Bombardament, ORIENTUL APROPIAT (*9th. Bomber Command*).

Misiunile primite anterior de aceleași unități au fost:

- Bombardarea CRETEI;
- „REGGIO DI CALABRIA;
- „strâmătorii MESSINA;
- „gării MESSINA;
- „aerodromul de la BARI;
- „ROMEI.

A 7-a misiune, considerată de participanți ca misiune de sacrificiu, a fost bombardarea zonei petrolifere române.

– Aviatorii au primit ordinul ca, în cazul că vor găsi baloane de protecție ridicate, să treacă cu avioanele prin ele.

În acest scop au fost desemnate echipe speciale de sacrificiu.

Atacul s-a dat în plină zi din două motive:

- pentru a se atinge obiectivele cu mai multă precizie;
- pentru a nu se cauza pierderi populației civile și cartierelor de locuit.

Tot în scopul de a cruța cât mai multe vieți omenești, declară prizonierii, s-a atacat într-o duminică, deoarece în acest timp lucrătorii nu sunt în fabrici.

Dacă au existat totuși cazuri izolate când s-a mitraliat populația, acestea nu pot fi considerate decât acțiuni individuale, contrar ordinei categorice ce s-au dat în acest sens.

Toți prizonierii au afirmat că pe teritoriul românesc au găsit cea mai puternică apărare antiaeriană întâlnită până acum. Reacția aviației de vânătoare a fost slabă. Cei mai mulți susțin că nu au întâlnit niciun aparat de vânătoare inamic.

Ofițerii mai declară că nu se va repeta atacul asupra României, decât în cazul când nu s-a atins scopul urmărit, care a fost distrugerea industriei petrolifere.

În ce privește organizarea raidului, se confirmă știrea că s-au făcut repetiții în LIBIA cu 2-3 zile înainte de plecare. În acest scop s-a construit un obiectiv asemănător uneia din instalațiile de rafinare, de la PLOIEȘTI. Participarea la antrenament nu a fost obligatorie pentru tot personalul.

În drum spre țara noastră, din cauza cerului înnorat, bombardierele au avut o oră de întârziere. Cantitatea de benzină alocată fiecărui avion fiind la limită, această oră de întârziere a îngrijorat pe toți și s-a știut de la început că un număr de avioane nu se vor mai putea întoarce la baze, din lipsa de carburanți.

La plecare, membrii echipajelor au fost adunați pentru a li se da indicații asupra României.

Li s-a spus că poporul român nutrește sentimente de simpatie pentru americani și că nici România, nici Statele Unite nu au niciun motiv să se considere țări cu adevărat inamice.

Atitudinea populației rurale față de aviatorii căzuți a variat de la caz la caz. În general, toți prizonierii afirmă că îndată ce sâtenii au aflat că sunt americani – și nu ruși, cum au crezut la început – au încetat orice acțiune de molestare.

Unii prizonieri declară că li s-a dat apă și că sâtenii le-au pus untdelemn pe arsuri.

Singurele nemulțumiri provin din modul cum au procedat jandarmii și organele de poliție, care, în multe cazuri, au ridicat plăcile de identitate atât de la valizi cât și de la morți în loc să lase asupra morților una din cele două plăci și asupra celor valizi, pe amândouă.

Deasemena, spre deosebire de autoritățile germane, o bună parte din organele mai sus menționate au luat de la prizonieri ceasuri de aur, inele și alte obiecte personale, fără a li se da adeverințe.

În ce privește tratamentul acordat, toți au exprimat mulțumiri pentru modul cum au fost tratați până în prezent și roagă să nu fie predați autorităților germane.

Cer ca lagărul la care vor fi trimiși să li se dea un profesor de limba română, deoarece doresc foarte mult să învețe românește.

#### IV. CONCLUZIUNI

##### 1/. Organizarea și pregătirea raidului:

– Cele 5 Grupuri de Bombardament, care au atacat România fac parte din Comandamentul 9 Bombardament, ORIENTUL AROPIAT:

- Grupările de bombardament care au participat la raid erau constituite dintr-un număr variabil de avioane, între 20 și 40;

- Bazele acestor formațiuni sunt situate în nordul Libiei, în regiunea Benghazi.

- Este demn de remarcat modul special cum a fost organizat raidul și grija care s-a pus în alegerea traiectului, marcându-se pe schițe speciale zonele de A.c.A. și direcțiile de zbor pentru evitarea lor.

- Plafonul de zbor a fost variabil, ceea ce a derutat mult acțiunea aviației de vânătoare.

- Raidul a fost îndelung pregătit și minuțios regizat, fiind considerat ca o acțiune excepțională (sacrificiu).

Astfel nu s-au omis nici informațiunile asupra țării românești, care s-au dat fiecărui aviator, și nici mijloacele necesare evadării în caz că vor cădea prizonieri.

## **2/. Dotarea cu material:**

- Bombardierele care au executat raidul au fost de tip „Liberator Consolidated”, cu patru motoare, cu mare rază de acțiune (11,5 ore de zbor)<sup>1</sup>, viteză 320 km, dotate cu circa 10 mitraliere, având ca încărcătură bombe incendiare și explozive (circa 1 500 kg).

- De remarcat dotarea bogată a echipajelor cu:

- hărți, schițe panoramice și fotografii, pregătite din timp cu deosebită grijă;

- aparate de transmisiune radio ultramoderne;

- fiecare om din echipaj avea asupra sa materiale necesare în caz de aterizare forțată;

## **3/. Execuția raidului și a bombardamentului:**

- Asupra României este primul atac de zi, executat în masă și de la mică înălțime (150 m).

- Toate bombardierele au avut:

- misiunea de a bombarda industria petroliferă și

- consemnul de a ataca și apărarea A.A.

- Grija de a economisi muniția necesară luptei aeriene a fost în mod special menționată în ordinul de operații.

- Fiecare grup a avut obiective diferite.

- Atacul obiectivelor s-a făcut cu bombe explozive și incendiare și armate cu focoașe de întârzieri diferite.

---

<sup>1</sup> Circa 12 000 de litri de benzină.



**4/. Reacțiunea apărării.**

- Alarmarea apărării AA s-a făcut la timp.
- În regiunea petroliferă a fost îndeajuns de eficace, fapt dovedit prin marele număr de avioane doborâte și împiedicarea aviației americane de a îndeplini complet misiunea primită.
- De remarcat faptul că unitățile germane au executat trageri cu armament portabil, fapt ce nu s-a produs și din partea unităților românești. La altitudinea de 150 m, efectele ar fi fost apreciabile.
- S-a constatat lipsa personalului tehnic, necesar demontării focoselor cu întârziere și strângerii plăcilor incendiare.
- Parte din populația civilă nu a respectat măsurile de apărare pasivă.

**V. ÎNCHEIERE**

Importanța deosebită a acestui bombardament aerian, executat pentru prima oară în România și caracterizat prin:

- mare număr de avioane,
- mare precizie,
- la altitudine mică și
- executat în urma unui lung raid

reiese din:

- a) Efectele bombardamentului,
- b) Învățămintele extrem de importante de ordin militar, în general, și în domeniul aeronauticii, în special, ce trebuie trase din materialul capturat și interogatoriile prizonierilor.

Pentru documentare și posibilitatea continuării exploatării, prezenta „Dare de Seamă” a fost difuzată organelor interesate pentru a trage maximum de profit din această deosebită operațiune aviațică și a se aplica la momentul oportun concluziile obținute.

-----

*Sursa:* Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Președinția Consiliului de Miniștri – Cabinetul Militar, dosar 393/1943, f. 6-14

**RAPORT PRIVIND PAGUBELE PRODUSE  
DE BOMBARDAMENTUL DE LA 1 AUGUST 1943  
ASUPRA TERITORIULUI ROMÂNIEI**

*REZULTATELE BOMBARDAMENTULUI INAMIC  
PAGUBE PRODUSE*

**1. PLOIEȘTI:**

**a. Pagube materiale.**

***În oraș.***

- 1 școală primară ușor avariată;
- 10 case incendiate, din care 8 au ars complet;
- Penitenciarul incendiat prin căderea unui avion;
- Cazarma Regimentului 19 Artilerie și 32 Dorobanți ușor avariate.

***La rafinării.***

***Rafinăria ASTRA ROMÂNĂ.***

**Distruse:**

- stația de Pipe Still;
- un generator al uzinei electrice;
- clădirea secției de expediție;
- una din aripile cazarmei;
- casa administrativă.

**Arse (incendiate):**

- atelierul de mecanică;
- transformatorii electrici;
- etajul de sus al magaziei de piese de schimb;
- 7 vagoane cu produse petrolifere.

**Avariate:**

- Casa cazanelor de apă.

În total, rafinăria a pierdut 50% din capacitatea de lucru.

***Rafinăria ORION.***

- instalația de Pipe Still avariată;
- uzina electrică și casa de pompe avariată;
- 3 rezervoare cu produse petroliere, avariate;
- instalația de cazane de aburi, avariată;

- 5 vorlagăre de la instalația de rafinat, incendiate;
- o magazie cu materiale și 2 clădiri, incendiate.

Instalația este reparabilă în aproximativ 15-20 de zile (informația este dată la 3 august).

*Rafinăria VEGA:*

Distruse:

- instalația Kraking;
- bateria nr. 5;
- preîncălzitorul bateriilor nr. 3, 4 și 5;
- instalația de asfalt;
- conducta de gaze;
- 8 locuințe;
- 6 rezervoare.

Avariate:

- bateria 4;
- 4 rezervoare.

Rafinăria va putea funcționa în circa 10 zile cu 100 vagoane prelucrare zilnic și în 15 zile cu 150 vagoane zilnic.

*Rafinăria COLUMBIA:*

Distruse:

- instalația Kraking;
- birourile;
- colonia de funcționari.

Avariate:

- instalația de Pipe Still.

Rafinăria a pierdut 100% din capacitatea de lucru.

*Uzinele CONCORDIA METALURGICA:*

Distruse:

- secția de cazangerie.

Avariate ușor:

- secția de tunuri.

*La C.F.R.:*

La gară:

- geamurile sparte;
- linile 8 și 9 închise;
- magazia nr. 2 mărfuri incendiată;

- 1 vagon acoperit german, incendiat;
- 9 vagoane dintr-un tren cu muniții distruse.
- liniile telefonice și telegrafice ale C.F.R. au fost întrerupte.

*La fabrica CREUZOT:*

- uzina de impregnare distrusă;
- aproximativ 100 000 traverse arse.

*La DEPOUL DE LOCOMOTIVE.*

Distruse:

- parcul de păcură;
- distileria de păcură;
- cazarma lucrătorilor;
- magazia de piese;
- uzina electrică și pavilionul administrației cu o parte din birouri.

**b. Victime:**

- 69 morți;
- 116 răniți;
- 78 răniți ușor.

Au fost aruncate în total 217 bombe explozive, din care 22 n-au explodat; 1 430 bombe incendiare, din care 430 n-au explodat.

**2. CÂMPINA**

**a. Pagube materiale:**

*În oraș:*

- 20 case distruse complet prin incendiere;
- 30 case dărâmate prin explozii;
- 150 case avariate, imposibil de locuit (sunt reparabile încă);
- uzina electrică distrusă;
- stația C.F. Câmpinița complet distrusă.

*La rafinării:*

*Rafinăria STEAUA ROMÂNĂ:*

Distruse:

- instalațiile de uleiuri;
- instalațiile de smoală;
- instalațiile de parafină;
- stația de cazane.

Avariate:

- instalația de Pipe Still.

Rafinăria a pierdut 70% din capacitatea de lucru.

**b. Victime:**

- 9 morți,
- 23 răniți.

S-au aruncat 131 bombe explozive, din care 11 n-au explodat, și 2 000 de bombe incendiare, din care 500 n-au explodat.

**3. BRAZI**

**a. Pagube materiale:**

*Rafinăria CREDITUL MINIER:*

Distruse:

- instalația Pipe Still;
- instalația Krasing;
- stația de cazane;
- uzina electrică;
- laboratorul;
- stația de apă;
- 21 de rezervoare;
- pavilionul administrativ.

Avariate:

- conducta de legătură cu Giurgiu.

Rafinăria a pierdut 100% din capacitatea de lucru.

**b. Victime:**

- 8 morți,
- 7 răniți.

S-au aruncat 52 bombe explozive, din care n-au făcut explozie 2, și 90 de bombe incendiare.

**4. FLOREȘTI (Prahova):**

**a. Pagube:**

- s-a incendiat un rezervor al Soc. CONCORDIA;
- s-au aruncat 10 bombe incendiare.

**b. Victime:**

- nu sunt.

**5. BĂICOI (Prahova):**

**a. Pagube:**

- 10 clăi de grâu au fost incendiate;
- s-au lansat 41 de bombe incendiare, din care 26 n-au făcut explozie.

**b. Victime:**

- nu sunt.

**6. SCĂENI (Prahova):**

**a. Pagube:**

- a ars complet o vilă, evaluată la 5 000 000 lei;
- au fost lansate 20 bombe incendiare.

**b. Victime:**

- nu sunt.

**7. GĂGENI (Prahova)**

**a. Pagube:**

- 20-30 clăi de grâu incendiate;
- au fost lansate 20 bombe incendiare.

**b. Victime:**

- nu sunt.

**8. PLEAȘA (Prahova)**

**a. Pagube:**

- a fost incendiată prin mitraliere o baracă a Bateriei 1 AA;
- au fost lansate 20 bombe incendiare.

**b. Victime:**

- nu sunt.

**9. ALBEȘTI-PALEOLOGU (Prahova)**

- au fost lansate 50 bombe incendiare,
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

**10. BERCENI (Prahova)**

**a. Pagube:**

- a fost distrus un tun din Bateria 89 A.A prin căderea unui avion inamic;
- au fost lansate 15 bombe incendiare.

**b. Victime:**

- nu sunt.

**11. RÂFOV (Prahova)****a. Pagube:**

- au fost lansate 7 bombe explozive și 15 incendiare;
- s-a mitraliat la sol;
- nu este nicio pagubă materială.

**b. Victime:**

- 2 răniți prin mitraliere.

**12. PIETROȘANI ( Prahova)****a. Pagube:**

- au fost incendiate 8 clăi de grâu;
- au fost lansate 96 bombe incendiare, din care 46 n-au explodat;

**b. Victime:**

- 1 mort.

**13. BUDA-PALANCA (Prahova).**

- au fost lansate 130 bombe incendiare, din care 100 n-au făcut explozie.

**Victime:**

- 1 rănit.

**14. BUDA- gară - (Prahova).****a. Pagube:**

- s-a mitraliat trenul personal de Slănic;
- o locomotivă avariată.

**b. Victime:**

- Nu sunt

**15. PLOPENI (Prahova)**

- s-au lansat 70 bombe incendiare din care 30 n-au făcut explozie.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

**16. TÂRGȘORUL NOU (Prahova).**

- s-au lansat 20 bombe incendiare.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

**17. STREJNIC (Prahova).**

- au fost lansate 30 bombe incendiare, din care 20 n-au făcut explozie.

- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

**19. HÂRȘA (Prahova).**

**a. Pagube:**

- au fost incendiate 3 case și școala primară;
- au lansat 4 bombe explozive.

**b. Victime:**

- nu sunt.

**20. CORLĂTEȘTI (Prahova).**

**a. Pagube:**

- au ars două barăci ale Bateriei 86 A.A cu tot echipamentul soldaților;
- s-au lansat 12 bombe explozive, din care 8 n-au făcut explozie.

**21. ȘIRNA (Prahova).**

- au fost lansate 7 bombe explozive, din care una n-a făcut explozie.

- pagube nu sunt.

**b. Victime:**

- nu sunt.

**22. TĂTĂRANI (Prahova).**

**a. Pagube:**

- 6 vite ucise;
- au fost lansate 30 de bombe incendiare din care 20 n-au făcut explozie.

**b. Victime:**

- nu sunt.

**23. PARCUL PĂULESCU (Prahova).**

- s-a mitraliat la sol un lagăr german.
- nu sunt pagube.

**Victime:**

- 2 morți.
- 2 răniți.

**24. PLOIEȘTIORI (Prahova).**

- s-a mitraliat la sol satul.
- nu sunt pagube.

**Victime:**

- 1 rănit.



**25. POENARII BURCHII (Prahova).**

**a. Pagube:**

– o casă a fost distrusă prin căderea unui avion.

**b. Victime:**

– nu sunt.

**26. NEGOIEȘTI (Prahova).**

**a. Pagube:**

– 3 vite rănite;

– S-a mitraliat la sol.

**b. Victime:**

– 1 rănit.

**27. BĂRCĂNEȘTI (Prahova).**

– s-a mitraliat la sol.

– nu sunt pagube.

**Victime:**

– 1 rănit.

**28. MĂGURENI (Prahova).**

**a. Pagube:**

– recolta de pe 6 ha de grâu incendiată prin mitraliere la sol.

**b. Victime:**

– nu sunt.

**29. POIENARI (Ilfov).**

– 2 clăi de grâu incendiate.

**30. BUFTEA (Ilfov).**

– s-au lansat 2 bombe explozive și 70 bombe incendiare.

**31. TAMAȘ (Ilfov).**

– s-au lansat 2 bombe explozive.

**Victime:**

– 1 mort.

**32. ARCUDA (Ilfov).**

– s-au lansat 7 bombe incendiare.

**Pagube:**

– pe teritoriul acestor 3 comune (BUFTEA, TAMAȘ și ARCUDA)

s-au incendiat 11 clăi de grâu.

### 33. BOLINTINUL DIN VALE (Ilfov).

– s-a mitraliat la sol.

#### **Victime:**

- 1 mort,
- 1 rănit.

### 34. RUȘII LUI ASAN (Vlașca).

- s-a lansat o bombă incendiară.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

### 35. LEORDENI (Muscel).

- s-au lansat 8 bombe incendiare.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

### 36. BUDIȘTENI CIULNIȚA (Muscel).

- s-au lansat o bombă explozivă și 21 bombe incendiare, care n-au explodat.
- nu este nicio pagubă și nicio victimă.

### 37. TÂRGOVIȘTE.

#### **a. Pagube:**

– stația de transformatori a Soc. „DOBREȘTI” avariata prin mitraliere la sol.

#### **b. Victime:**

– nu sunt.

### 38. BUCȘANI (Dâmbovița).

#### **a. Pagube:**

- 1 stație de debenzinare avariata;
- 5 cazane de țitei (2 ale Soc. UNIREA și 3 ale Soc. COLUMBIA) incendiate;
- 1 rezervor cu țitei al Soc. STEAUA ROMÂNĂ, incendiat.

#### **b. Victime:**

– nu sunt.

### 39. OCHIURI (Dâmbovița).

#### **a. Pagube:**

- atelierul Societății I.R.D.P. incendiat;
- 1 batal cu țitei al Soc. ASTRA incendiat.

#### **b. Victime:**

– nu sunt.

**40. VIZUREȘTI (Dâmbovița).**

– s-au lansat 3 bombe explozive, din care 2 n-au făcut explozie.

**Victime:**

– 1 mort.

**41. VULCANA PANDELE (Dâmbovița).**

– s-au lansat 3 bombe explozive, din care una n-a făcut explozie;

– nu sunt pagube și nici victime.

**42. CROVU (Dâmbovița).**

**a. Pagube:**

– 5 case arse;

– s-a mitraliat la sol.

**b. Victime:**

– 1 mort.

**43. BUZOIEȘTI (Argeș).**

– s-au lansat 6 bombe explozive;

– nu sunt pagube și nici victime.

**44. IONEȘTI (Argeș).**

– s-au lansat 2 bombe explozive;

– nu sunt pagube și nici victime.

**45. BURDEA – gară – (Argeș).**

– s-au lansat 6 bombe explozive;

– nu sunt pagube și nici victime.

**46. ȘERBĂNEȘTI (Argeș)**

– s-au lansat 6 bombe explozive;

– nu sunt pagube și nici victime.

**47. GLIGANU (Argeș).**

– s-au lansat 11 bombe explozive, din care 4 n-au făcut explozie;

– nu sunt pagube și nici victime.

**48. GRUIU (Argeș).**

– s-au lansat 6 bombe explozive;

– nu sunt pagube și nici victime.

**49. RĂTEȘTI (Argeș).**

- s-au lansat 12 bombe explozive, din care 2 n-au explodat și 64 de bombe incendiare;
- nu sunt pagube și nici victime.

**50. ROCIU (Argeș).**

**a. Pagube:**

- s-au lansat 32 bombe incendiare;
- 1 casă evaluată la 100 000 lei, arsă.

**b. Victime:**

- 2 morți.

**51. STOLNICI – satul și gara – (Argeș).**

**a. Pagube:**

- oficiul P.T.T. avariat, pagube 100 000 lei;
- 1 casă avariata, pagube 100 000 lei;
- 1 casă distrusă, pagube 100 000 lei;
- 2 boi uciși, pagube 65 000 lei;
- 2 magazine cu turte de floarea soarelui arse în gară, pagube 2 000 000 lei;
- 11 vagoane marfă avariate, pagube 1.200.000 lei.

**b. Victime:**

- nu sunt.

**52. HÂRȘEȘTI – gară (Argeș).**

**a. Pagube:**

- 150 m linie de cale ferată distrusă, pagube 420 000 lei.

**b. Victime:**

- 3 morți,
- 2 răniți.

**53. SLOBOZIA (Argeș).**

- au fost lansate 3 bombe explozive;
- nu sunt pagube și nici victime.

**54. PODUL C.F.R. de pe VEDEA (Olt).**

- au fost lansate 3 bombe explozive;
- nu sunt pagube și nici victime.

**55. RESCA (Dolj).**

- au fost lansate 2 bombe explozive;
- nu sunt pagube și nici victime.

**56. FÂNTÂNA REDEA (Dolj).**

- au fost lansate 3 bombe explozive din care una nu a explodat.
- nu sunt pagube și nici victime.

**58. GÂNGIOVA (Dolj).**

- au fost lansate 5 bombe incendiare;
- nu sunt pagube și nici victime.

**58. ROMULA – gară – (Dolj).**

- s-a lansat o bombă explozivă, care n-a făcut explozie;
- nu sunt pagube și nici victime.

**60. DOBROSLOVENI (Romanați).**

**a. Pagube:**

- 5 case incendiate;
- 4 magazii;
- 11 pătule și coșării
- 3 grajduri;
- 210 d. dal. grâu arse;
- 7 șire de tutun;
- 1 căpiță mazăre.

Pagubele sunt evaluate la 3 360 000 lei.

**b. Victime:**

- 2 morți;
- 1 rănit.

S-au lansat 53 bombe incendiare din care 2 n-au făcut explozie.

**60. PIATRA OLT (Romanați).**

**a. Pagube:**

- 5 case incendiate prin căderea unui avion inamic.

**b. Victime:**

- nu sunt.

-----

# **DARE DE SEAMĂ** **asupra** **INTEROGĂRII PRIZONIERILOR AVIATORI AMERICANI**

## **1. Constituirea grupului de ofițeri pentru interogarea prizonierilor.**

Statul Major al Aerului, prin ordinul nr. 2425 din 6.VIII.1943, fixează următorul grup de ofițeri cu misiunea să interogheze și să exploateze prizonierii americani făcuți în urma atacului din 1.VIII.1943 asupra regiunii petrolifere:

- Comandor av. Ștefănescu Mihail, Șef de Stat Major al Comandamentului Forțelor Aeriene de Luptă

Comandor av. Pâclea Traian, Comandantul Aviației de Vânătoare din C.F.A.L.

- Lt.-Comandor av. Malinovski Rudolf din Direcția Sup. Aeronautică (Serviciul A.M.A.)

Căpitan av. Coravu Constantin, Șeful Biroului 2 Informații din C.F.A.L.

Căpitan av. Ceașu Titus din Statul Major al Aerului, Secția a 2-a

Căpitan Dobrian din Comandamentul A.A.

Inginer Stratilescu Alex. din Direcția Tehnică

Inginer Iacovache Ioan " " "

Inginer Grama Emil " " "

- Căpitan Inginer Râpeanu Emil " " "

Conducerea lucrării a avut-o subsemnatul (*Comandor av. Ștefănescu Mihail – n.n.*).

Odată cu constituirea acestui grup de ofițeri și ingineri, Statul Major al Aerului a întocmit un chestionar și instrucțiuni pentru interogarea și exploatarea prizonierilor americani.

Comandorul av. Pâclea Traian și inginerul Stratilescu Alex., fiind în concediu, n-au luat parte la interogare.

Pentru nevoile de lucru, grupul s-a completat cu:

Inginerul Andrei Ștefan din Direcția Tehnică din Flotila 1 Bombardament, pilot de bimotoare pentru tehnica bombardamentului și pilotajului.

Lt. de rezervă Hilard, de la Apărarea Pasivă, translator de limba engleză.

– Căpitan Cristea Victor din Marele Stat Major, translator de limba engleză.

**2. Grupul de ofițeri și ingineri s-a adunat în ziua de 6 august 1943 la Comandamentul Forțelor Aeriene de Luptă, unde s-au citit ordinele și instrucțiunile date de Statul Major al Aerului** (nr. 2425 din 6.VIII.1943), după care am hotărât următoarele:

– fiecare membru din acest grup va întocmi un chestionar personal, ținându-se seama de ordinul Statului Major al Aerului (nr. 2425 din 6.VIII.1943), de specialitatea ce o are sau însărcinarea ce i-a fost fixată pentru aceste interogări, cum și de nevoile serviciului unde contează.

Aceste chestionare au fost verificate și adnotate de subsemnatul.

– Metoda de întrebuințat, la interogarea prizonierilor americani, va avea un caracter de discuțiuni și colocviuri, fără a se da un aspect polițienesc întrebărilor puse (menționez că prizonierii nu erau separați – ofițerii de trupă – și li se mai luaseră de diferite organe militare alte interogații).

– Să nu se execute nicio presiune asupra prizonierilor.

– Înainte de a se începe interogările, membrii grupului de ofițeri și ingineri se vor documenta în prealabil ținând seama de informațiile ce le avem până în prezent asupra aviației americane precum și de datele ce se vor putea extrage din materialul capturat.

– La terminarea interogărilor se va face o probă practică cu un echipaj american, care va fi transportat la avionul găsit în starea cea mai bună și va da detalii asupra chestiunilor ce se vor socoti necesare.

Interogările au început în ziua de 11 august, când prizonierii au fost puși în condiția de a putea fi audiați.

La Seminarul Central, au fost interogați 17 ofițeri și 24 subofițeri, iar la spitalul din Sinaia, 20 de ofițeri și 46 subofițeri, în total 37 de ofițeri și 70 subofițeri.

Trei prizonieri, aflați într-un spital din Ploiești, n-au putut fi văzuți. Interogarea a durat de la 11.VIII la 25.VIII.1943.

Marele Stat Major a aprobat ca 2 ofițeri germani specialiști, în paralel cu grupul român, să interogheze și ei prizonierii americani.

Întreaga acțiune de interogare a decurs în perfectă înțelegere și camaraderie cu ofițerii germani.

Metoda de interogare a celor 2 ofițeri germani a diferit de metoda adoptată de subsemnatul. După cum s-a arătat, noi am făcut discuțiuni generale și colocviuri, fără să întrebuințăm hârtie și creion în fața prizonierilor.

Rezultatele la care s-a ajuns cu interogările, atât de către grupul român cât și cei 2 ofițeri germani, sunt destul bune.

### 3. Cum se prezintă prizonierii americani (...)

Din punct de vedere al ținutei militare, caracter și aspect fizic, prizonierii americani fac o impresie dintre cele mai bune.

Ofițerii germani care au interogat sunt de părere că, ținându-se seama de cei capturați anterior, prizonierii americani care au acționat în România la 1 August 1943, au fost aleși special pentru această grea misiune.

În general, ei se prezintă:

#### a. Fizic

- Vârstă 18-36 ani;
- prezentabili la înfățișare și vioi;
- viguroși și sportivi.

#### b. Cultură generală

– Ofițerii activi, bine pregătiți, au la bază liceul, iar unii chiar studii universitare;

– Ofițerii de rezervă, în majoritate foști studenți, au o cultură generală corespunzătoare;

– Subofițerii, care sunt tineri ca ofițerii, au o cultură mediocră.

c. **Instrucția profesională** este cunoscută bine de către ofițeri, însă fiecare numai în specialitatea care o are.

– *Subofițerii* sunt simpli manipulanți de aparate și nu cunosc principiile de funcționare ale acestora.

La fel ca și cultura generală, instrucția profesională pare a fi mediocră.

– *Piloții*, care sunt numai ofițeri, au un antrenament ce variază între 200 și 1 500 ore de zbor.

– *Bombardierii* prezintă unele lacune în pregătirea de specialitate (Escadra 21 Bomb. este silită să facă observații și să dea instrucțiuni la data de 15.IV.1943 pentru punerea la punct a instrucției) (...)

d. **Caracterul, disciplina și simțul datoriei** ale acestor prizonieri sunt foarte dezvoltate.

Instrucția pentru păstrarea secretului este cât se poate de temeinică.

Toți prizonierii au fost instruiți în a nu da niciun fel de relațiuni cu privire la chestiunile militare sau tehnice. Ei accentuează că, în conformitate cu convențiile internaționale nu li se poate cere ca informațiuni decât numele, vârsta și numărul lor matricol.



La întrebările puse direct, fie de ordin tehnic sau tactic, ei răspundeau aproape invariabil: „N-aș putea spune”.

La cele de ordin politic, dădeau răspunsuri, în genere, simpliste.

Întrebuințându-se metoda – discuțiuni generale și colocviuri – unii dintre ei au făcut o serie de afirmații destul de importante.

Maiorul Yaeger și căpitanul Ferguson sunt tipurile cele mai reprezentative din tot grupul de ofițeri.

Au aptitudini de comandanți:

– Maiorul Ferguson face parte din Statul Major al Grup. 389, ofițer navigator și autorul ordinului de operații dat de Grup.

– Maiorul Yaeger a declarat că a cunoscut pe Generalul Udet și a zburat cu el în America.

A salvat viața camarazilor săi, scoțându-i de sub dărâmăturile avionului căzut la Găiești.

#### **4. Prizonierii reclamă că:**

– obiectele personale și banii au fost luați de organele militare ce i-au arestat și cer să li se înapoieze aceste obiecte;

– echipajul maior Yaeger a fost jefuit de către țărani, probabil din Găiești, unde a căzut avionul.

Asupra celor reclamate de prizonieri este necesar să se facă o anchetă.

#### **5. Greutăți întâmpinate**

a. – N-au existat instrucțiuni date din vreme, care să stabilească normele de urmat în cazul când un avion inamic cade pe teritoriul român. De aceea:

– nu s-au stabilit echipajele (pe avioane) prizonierilor aviatori îndată și pe locul unde au fost prinși. Din această cauză, cu foarte mare greutate s-au putut reconstitui numai în parte din cele 35 echipaje câte au căzut pe teritoriul țării;

– nu s-a instituit imediat pază la avioanele căzute, astfel că documentația și unele materiale aflate în avioane au dispărut.

Și astăzi această documentație și chiar materiale se găsesc în diferite părți:

– Marele Stat Major, Reg. 3 Aeriană, Secția 2 Aero, Direcții din S.S.A. și după unele informații chiar la Uzina I.A.R.

Cred că și unitățile militare din zona petroliferă, legiunile de Jandarmi respective și chiar unii particulari dețin încă materiale și documente provenite de la avioanele americane căzute.

Este necesar (ca o măsură) să se adune toate aceste materiale și documente și să fie centralizate în mâinile unei comisii însărcinate să le studieze.

– Documentele captate n-au putut fi grupate pe avioane căzute, din cauză că n-a fost un singur personal care să le fi adunat. Aceasta a îngreunat cercetările și a făcut aproape imposibilă înapoierea obiectelor personale ale prizonierilor.

**b.** – Prizonierii, așa după cum regulamentele prevăd, după stabilirea identității și a echipajului din care fac parte, trebuie separați în grupe de ofițeri, subofițeri și trupă.

În cazul nostru, maiorul Yaeger și căpitanul Ferguson, ca și ceilalți toți ofițeri, au rămas la un loc cu toți prizonierii.

Rezultatul a fost că numiții ofițeri au putut face ore de educație cu personalul lor care, chiar dacă ar fi voit să vorbească până atunci, nu o mai făceau pe urmă.

...

**c.** – Nu s-a putut avea un local adecvat pentru interogarea prizonierilor aviatori.

Este necesar să se construiască un lagăr special pentru internarea aviatorilor prizonieri, după modelul german, cu camere numeroase pentru separarea lor cel puțin până la terminarea interogării, pentru că:

– personalul navigant este constituit totdeauna din militari selectați, cunoscători a multor chestiuni militare ca unii ce sunt mereu în legătură cu frontul și interiorul.

Puși fiecare în camere separate, după câteva zile de singurătate, mai ales dacă captivitatea lor a început printr-o catastrofă aeriană, ei vor avea poftă să vorbească neîntrebați. (Metoda este engleză, întrebuintată astăzi și de germani).

Este o chestiune elementară de psihologie, că izolând pe cineva un timp mai îndelungat, va vorbi în urmă mult mai ușor.

– Personalul navigant prizonier trebuie să aibă o pază mai severă. Cu cunoștințe geografice numeroase, el va căuta totdeauna, când i se va prezenta posibilitatea, să evadeze, mai deseori decât camarazii tereștri.

Faptul că un ofițer de aviație a fost trimis în Germania pentru a vizita un lagăr de prizonieri aviatori și a deprinde metodele de interogare germane, arată că greutățile întâmpinate cu interogarea prizonierilor au fost apreciate ca juste.

**6. Informațiunile prevăzute** în această dare de seamă provin din:

- discuțiile avute cu prizonierii americani;
- studiul documentelor ce le-am putut avea la îndemână;
- schimbul de informațiuni cu ofițerii germani, însărcinați cu interogarea prizonierilor;
- proba practică făcută cu un echipaj american la avionul C.L. (*prescurtare de la „Consolidated Liberator” – n.n.*) tip III căzut la Trestieni.

*Sursa:* Arhiva SMFA, Fond CAAT, 03/1, dosar 17, vol. 1, f. 62-68

**LISTĂ CU PRIZONIERII AMERICANI  
CAPTURAȚI LA 1 AUGUST 1943**

**SITUAȚIA PRIZONIERILOR AMERICANI**

**I. OFIȚERI**

a). *Piloți:*

|     |                          |         |           |        |
|-----|--------------------------|---------|-----------|--------|
| 1.  | William Henry Yaeger Jr. | Maior   | Cdt. Esc. | 28 ani |
| 2.  | Clay V. Ferguson         | Căpitan | Pilot     | 23 "   |
| 3.  | Wallace C. Taylor        | "       | "         | 27 "   |
| 4.  | Henry Lasco Jr.          | Locot.  | "         | 23 "   |
| 5.  | Milton Teltsar           | "       | "         | 23 "   |
| 6.  | Elmer H. Reinhart        | "       | "         | 26 "   |
| 7.  | Melvin E. Neef           | "       | "         | 24 "   |
| 8.  | Warden Weaver            | "       | "         | 24 "   |
| 9.  | Robert O' Reilly         | "       | "         | 25 "   |
| 10. | Hubert H. Womble         | "       | "         | 22 "   |
| 11. | Sindley P. Hussey        | "       | "         | 25 "   |
| 12. | Albert Aronson           | "       | "         | 27 "   |
| 13. | Theodore Helin           | "       | "         | 23 "   |
| 14. | John Dudley Palm         | "       | "         | 28 "   |
| 15. | Worthy A. Long           | "       | "         | 26 "   |
| 16. | Willard R. Beumont       | Sublt.  | "         | 21 "   |
| 17. | Robert R. Snyder         | "       | "         | 24 "   |
| 18. | Joseph Franoisc Kill     | Locot.  | Copilot   | 23 "   |
| 19. | Wilmer Basset            | Sublt.  | "         | 25 "   |
| 20. | Carl N. Larson           | "       | "         | 24 "   |
| 21. | Ernest L. Poulson        | "       | "         | 22 "   |
| 22. | Richard H. Pendleton Jr. | "       | "         | 25 "   |
| 23. | Loyd W. Reese            | "       | "         | 22 "   |
| 24. | William F. Love          | "       | "         | 22 "   |
| 25. | Charles A. Smith         | "       | "         | 22 "   |
| 26. | Norman C. Adams          | "       | "         | 26 "   |

|                            |   |      |      |
|----------------------------|---|------|------|
| 27. Lavrence H. Lancashire | " | "    | 25 " |
| 28. Arthur W. Thompson     | " | "    | 24 " |
| 29. Clifton C. Foster      | " | "    | 24 " |
| 30. Jerome D. Savaria "    | " | 24 " |      |
| 31. Charles D. Cavitt      | " | "    | 22 " |
| 32. John O. Lockhart       | " | "    | 21 " |

b). *Navigatori:*

|                        |        |        |        |
|------------------------|--------|--------|--------|
| 33. Gareld J. Totten   | Locot. | Navig. | 26 ani |
| 34. Maynard G. Hubard  | "      | "      | 24 "   |
| 35. Walter M. Sorensen | Sublt. | "      | 22 "   |
| 36. Richard W. Britt   | "      | "      | 21 "   |
| 37. Raymond P. Warner  | "      | "      | 26 "   |

c). *Bombardieri:*

|                        |        |          |      |
|------------------------|--------|----------|------|
| 38. Charles N. Wallace | Locot. | Bombard. | 24 " |
|------------------------|--------|----------|------|

d). *Observatori:*

|                      |        |         |      |
|----------------------|--------|---------|------|
| 39. Albert A. Romano | Sublt. | Observ. | 22 " |
|----------------------|--------|---------|------|

e). *Fotografi:*

|                         |        |          |      |
|-------------------------|--------|----------|------|
| 40. Charles P. Decrevel | Locot. | Fotograf | 23 " |
|-------------------------|--------|----------|------|

**Total Ofiteri:** 40:

- 17 valizi
- 23 răniți

Din acest total:

- 27 au fost prinși de români
- 13 " " " " germani

**II. SUBOFITERI**a). *Radio operatori:*

|                       |            |           |        |
|-----------------------|------------|-----------|--------|
| 1. Jesse L. Hinley    | Plut.      | Radio op. | 26 ani |
| 2. Howard O. Ford     | "          | "         | 31 "   |
| 3. Harold Block       | "          | "         | 31 "   |
| 4. Russell D. Muntley | Serg. Maj. | "         | 18 "   |
| 5. Robert E. Coleman  | "          | "         | 23 "   |

b). *Mecanici:*

|    |                    |            |         |        |
|----|--------------------|------------|---------|--------|
| 6. | Frank D. Garrett   | Serg. Maj. | Mecanic | 31 ani |
| 7. | Albert L. Schaffer | "          | "       | 25 "   |
| 8. | Alfred A. Mash     | "          | "       | 32 "   |

c). *Trăgători:*

|     |                        |            |         |        |
|-----|------------------------|------------|---------|--------|
| 9.  | Clell B. Riffle        | Plut.      | Trăgăt. | 25 ani |
| 10. | Mack Fitzgerald        | "          | "       | 23 "   |
| 11. | Fred D. Randall        | "          | "       | 35 "   |
| 12. | James J. Sedlack       | "          | "       | 24 "   |
| 13. | Edmond T. Terry        | "          | "       | 28 "   |
| 14. | Harry C. Opp           | "          | "       | 25 "   |
| 15. | Arthur W. White        | "          | "       | 19 "   |
| 16. | William E. Treichler   | "          | "       | 30 "   |
| 17. | Alexander F. Rockinson | "          | "       | 31 "   |
| 18. | Robert F. Mead         | "          | "       | 26 "   |
| 19. | Robert Wolfe           | Serg. Maj. | "       | 22 "   |
| 20. | Bernard G. Traudt      | "          | "       | 24 "   |
| 21. | Luis C. Medeiros       | "          | "       | 21 "   |
| 22. | Charles A. Reed        | "          | "       | 19 "   |
| 23. | Jack A. Bowker         | "          | "       | 23 "   |
| 24. | James N. R. Vest       | "          | "       | 23 "   |
| 25. | George N. Vanson       | "          | "       | 23 "   |
| 26. | Arthur C. Kensit       | "          | "       | 34 "   |
| 27. | Earl C. Westcott       | "          | "       | 22 "   |
| 28. | Albert A. Bailey       | "          | "       | 20 "   |
| 29. | Troy O. McCrary        | "          | "       | 22 "   |
| 30. | Philip A. Rurak        | "          | "       | 24 "   |
| 31. | Michael J. Cicon       | "          | "       | 23 "   |
| 32. | Edmond Howard Smith    | "          | "       | 24 "   |
| 33. | Thomas Albert Hoff     | "          | "       | 20 "   |
| 34. | James W. Barker        | "          | "       | 23 "   |
| 35. | Harold T. Godwin       | "          | "       | 21 "   |
| 36. | Harold N. Yost         | "          | "       | 30 "   |
| 37. | James Brittain         | "          | "       | 20 "   |
| 38. | Paul Breedlove         | "          | "       | 23 "   |
| 39. | Frank J. Suponcic      | "          | "       | 21 "   |
| 40. | James E. Turner        | "          | "       | 21 "   |
| 41. | Austin D. Chastain     | "          | "       | 30 "   |
| 42. | Joseph Brown           | "          | "       | 36 "   |

|                          |   |   |      |
|--------------------------|---|---|------|
| 43. Harry O. Baughn      | " | " | 19 " |
| 44. Delbert R. Warner    | " | " | 22 " |
| 45. Raymond A. Heisner   | " | " | 21 " |
| 46. Charles T. Bridhes   | " |   | 26 " |
| 47. Raymond C. Walaczka  | " |   | 21 " |
| 48. William E. Thompson  | " | " | 22 " |
| 49. Ignatius J. Diecidue | " |   | 21 " |
| 50. Peter Passalacqua    | " | " | 23 " |
| 51. Zerril J. Steen Jr.  | " | " | 36 " |
| 52. Clay E. Snyder       | " | " | 23 " |
| 53. Laurence A. Yates    | " | " | 20 " |
| 54. Dallis A. Robertson  | " | " | 29 " |
| 55. Robert Rans          | " |   | 22 " |
| 56. Delmar D. Schweigert | " |   | 22 " |
| 57. Wilbur W. Zeger      | " |   | 22 " |
| 58. Clark S. Fitzpatrick | " |   | 25 " |
| 59. John R. Ross         | " |   | 21 " |
| 60. Donald G. Wright     |   |   | 20 " |
| 61. Leo Sharp            | " |   | 20 " |
| 62. James R. Waltman     |   |   | 23 " |

**Total Subofițeri:** 62 :        – 22 valizi  
                                              – 40 răniți

Din acest total:    – 32 au fost prinși de români  
                              – 30 au fost prinși de germani

NOTĂ: Numele și prenumele prizonierilor americani capturați la 1 august 1943 au fost transcrise după documentul original, de aceea nu toate sunt scrise corect.

*Sursa:* Arhiva SMEA, Fond CAAT, 03/1, dosar 17, vol. I, f. 130 -133

**ORDINUL DE OPERAȚII AL GRUPULUI  
DE BOMBARDAMENT 389 „THE SKY SCORPIONS”  
(Capturat de autoritățile militare române)**

*Comandamentul Grupului (H) AFF 389 de Bombardament  
Biroul Operațiunilor  
Berca IV*

Misiunea nr. 7.

31 iulie 1943

**I. Timpuri (ore).**

a. – Organizarea zborului la 17.00, 31 iulie

b. – Stațiuni: 06.30

c. – Primul avion se scoate: 07.10

d. – Primul avion decolează: 07.15

e. – Adunarea sau întâlnirea: 08.15

f. – Plecarea (Tocra): 08.30.

g. – Alte ore (timpuri):

Urcarea<sup>1</sup>..... Piroet.....

Corfu..... Dunăre.....

Lakul..... Pitești.....

h. Obiectiv.....

**II. Obiectiv general:** Rafinăria de petrol de la Câmpina.

**Obiectiv de detaliu:** clădirea boiler-ului. Distileria și Craking Point (rafinărie).

**III. Ordinea grupurilor:**

al 376-lea – 24 avioane

” 93 ” – 33 ”

” 98 ” – 40 ”

” 44 ” – 35 ”

” 389 ” – 30 ”

**IV. Instrucțiuni speciale de semnalizare:** Tăcere radiofonică absolută. Țineți transmițătorul închis până ajungeți la obiectiv. (...)

<sup>1</sup> Urmează a se completa în timpul raidului.



**V. Observații pentru echipaje:** Trăgătorii vor acționa numai asupra amplasamentelor antiaeriene de pe sol. Aveți grijă să nu trageți asupra rezervoarelor decât din ultimele avioane. Nu uitați să păstrați muniții pentru avioanele de luptă.

**VI. Organizare.** Ca la bord. Se va face plinul maxim de benzină în regiunea de organizare a raidului.

Comandantul adjunct al Grupului, maior Brooks.

Secțiunea a II-a va înlocui prima secțiune în întregime.

Comandanți de secțiuni: 1) Lt. Tolleson

2) Lt. Sisson.

**VII. Decolarea.** Normală.

**VIII. Adunarea.** Pentru constituirea normală a grupului la 4 500 picioare<sup>1</sup>. Adunarea cu Comandamentul de Bombardament pe linia 7-DRINA-TOCRA, la 4 500 picioare.

**IX. Ruta la dus și observații.** TOCRA – 38°47' N, 19° 44' E (urcați la 10 000 picioare) Nord de Corfu – Est de lacul PRESPA – PIROT (coborâți la 7500 picioare), 43° 50' N, 23° 43' E PITEȘTI – I.P. – obiectiv.

**X. Ruta de înapoiere și observații.** Întoarcerea ușoară spre dreapta la 225° spre VĂLENI – lacul POTELEU (B.C. punct de regroupare) – Dunărea (urcați la 10 000 picioare) – BERKOVITĂ – colțul de sud al insului CORFU – TOCRA – bază (...).

**XI. Tactica defensivă.** Altitudine minimă. Trageri la sol, pentru a neutraliza artileria antiaeriană.

Se va avea grijă să nu se lovească alte aparate prin ricoșeuri.

**XII. Încărcătura de bombe.** Primele 15 avioane: 3 bombe a 1 000 (probabil funzi<sup>2</sup>); focos cu mare întârziere (...). Următoarele 9 avioane: 6 bombe a 500 funzi; focos cu mare întârziere (...). Ultimele 6 avioane: 6 bombe a 500 funzi; focos cu întârziere de 45 secunde (...).

<sup>1</sup> 1 picior = 33 cm.

<sup>2</sup> 1 fund = 450 grame.

**XIII. Încărcătură de muniții.** Gurile de foc fixe: 200 lovituri. Toate celelalte încărcătură completă. Muniție suplimentară: 500 lovituri. Total: avioane cu guri de foc fixe, 4 500 lovituri. Avioanele fără guri de foc fixe maximum 4 000 lovituri.

**XIV. Încărcătură de combustibil.** 3 100 galoane<sup>1</sup>. Ulei: să se controleze să fie plin.

#### **XV. Planul de atac.**

##### **Secția I-a**

Altitudinea de bază: 7 500 picioare

(....)

*Viteza:* 200 mile<sup>2</sup> pe oră. Direcția atacului: 143°. Viraji la dreapta până la cca. 220°. Se vor arunca bombe una după alta (nu mai multe simultan).

##### **Secția II-a**

(....)

*Viteza:* 200 mile pe oră. Direcția atacului: 143°. Viraji la dreapta la cca. 200°. Se vor arunca bombe una după alta.

Nava conducătoare atacă ținta nr. 1, avionul nr. 2 – ținta nr. 3, avionul nr. 3 – ținta nr. 2; cu excepția avioanelor ce zboară spre dreapta, care bombardează în felul următor: avionul nr. 1 bombardează ținta nr. 4, avionul nr. 2 – ținta nr. 3 și avionul nr. 3 – ținta nr. 1.

#### **XVI. Aterizarea:** Normală.

**XVII. Observațiuni:** Benzina poate curge afară din rezervoare în timpul decolării, aceasta datorându-se supraîncălcării.

*Sursa:* ANIC, fond PCM – Cab Mil., dosar 393/1943, f. 30 – 33.

<sup>1</sup> 1 galon = 3,750 litri.

<sup>2</sup> 1 milă = 1 620 metri.

## NOTE asupra ROMÂNIEI<sup>1</sup>

Națiunea română este compusă din aproape 80% țărani și lucrători, restul fiind funcționari, meseriași, oameni de afaceri, comercianți și clasa bogătașilor. Sunt de origine latină, descendenți ai romanilor, limba lor predominantă este de origine latină și cine cunoaște spaniola și italiană, în special, poate înțelege în mare parte limba română.

Caracteristic este că țăranii și o mare parte din lucrători mai păstrează încă portul național, compus din pantaloni albi strânși pe picior (ițari), pe deasupra cărora poartă o cămașă sau o vestă albă (ilic). Celelalte clase ale populației poartă costume obișnuite europene.

Poliția în orașele principale poartă o uniformă maron și agenții de poliție au pistoale automate.

Poliția la țară (jandarmii) poartă o uniformă albastră și au carabine sau puști; unii din ei umblă călări sau cu motociclete cu ataș. În mai toate satele există câte un post de jandarmi, în general cu un steag afară, la fel cu acela al bărbierilor.

Religia în România este Greco-Ortodoxă și se găsesc biserici mai în toate satele. Preoții sunt ușor de recunoscut prin bărbile lor și anverii.

În general țăranii din sudul și estul munților vorbesc numai românește; în nordul și vestul munților, mulți dintre ei știu ceva germană, ungară ori sârbească. Un număr considerabil din clasele mijlocii vorbește ceva franceză și probabil engleză, în timp ce aproape toată clasa bogătașilor vorbește franceză și ceva engleză. E puțin probabil să găsești pe cineva care să vorbească engleză, cu excepția celor din vecinătatea regiunilor petrolifere.

Poporul român, în special țăranii, sunt (sic!) cinstiți, prietenoși, buni și ospitalieri cu străinii. Ei iubesc pe francezi, englezi și americani și se tem de ruși. Îi urăsc de moarte pe germani, care cu venit în țara lor

---

<sup>1</sup> Traducerea documentului „Notes of Romania”, găsit asupra unui aviator american care a participat la bombardamentul aerian executat asupra regiunii petrolifere române în zina de 1 august 1913.

în războiul trecut ca inamici și i-au tratat așa cum numai germanii pot trata țările ocupate, iar acum au venit ca „prieteni” și au golit țara de mâncare și petrol. Printre clasele superioare și mijlocii se găsesc totuși mulți profitori și alții ca ei care sunt prieteni față de germani pentru că așa le dictează buzunarele. În general este deci mai sigur să rămâneți în sate și orașele, deși este mai ușor să vă ascundeți și să vă procurați haine civile în orașele mari, dacă găsiți vreun prieten care să vă ducă acolo și să vă învețe ce să faceți.

În niciun caz nu este recomandat să încercați să treceți lanțul munților Carpați, deoarece de ambele părți ale frontierei sunt concentrări de trupe românești și ungurești precum și mulți grăniceri; mai mult, chiar peste munți sunt zeci de mii de oameni de origine germană care sunt la fel de răi ca și hunii din Germania; acești germani locuiesc în orașe, sate și la ferme, așa că rămâneți la sud de munți. Există o mulțime de germani (civili și militari) în București și Ploiești, ca și în câteva din orașele mai mici.

Dacă sunteți obligați să aterizați în România, aveți în vedere următoarele:

a) Azvârliți costumele voastre de zbor, dacă purtați vreunul, căci populația ar putea să vă ia drept parașutiști și să vă atace.

b) Dacă populația se apropie de voi, nu fiți agresivi, nu amenințați cu revolverul; dacă aveți revolver nu-l purtați astfel ca să fie văzut. Este foarte puțin probabil să găsiți vreun civil înarmat.

Dați-le mâna prietenește și zâmbiți-le:

„Bună ziua. Eu sunt aviator american.”<sup>1</sup>

Alte fraze folositoare le veți găsi mai jos.

Nu fiți impulsivi și nici nu arătați că sunteți alarmați.

Românii sunt un popor cu o mare demnitate naturală și respectă pe accia ce sunt la fel cu ei. Fiți calmi că și ei pot fi la fel.

Când vă apropiați de ei, scoateți-vă pălăria ori salutați-i și dați mâna cu fiecare. Faceți acest lucru ori de câte ori vă întâlniți sau vă despărțiți de cineva, deoarece așa este obiceiul țării și ar fi nepoliticos să nu-l respectați.

\*\*\*

<sup>1</sup> În textul original, această frază este scrisă chiar în românește și este transcrisă și fonetic.

Țăranii și lucrătorii români niciodată nu au fost prea bogați și de când cu ocupația germană ei se hrănesc foarte prost, așa că nici nu mai poate fi vorba de carne sau alte lucruri bune de mâncat. Alimentul lor principal este „mămăliga”, o pastă galbenă făcută din făină de porumb, care se mănâncă goală, cu lapte sau cu smântână și brânză; nu are un gust prea plăcut, dar este un aliment consistent și hrănitor. Există calități mai mici sau mai mari de pâine neagră (depinde cât au jefuit germanii) care este de asemenea foarte bună de mâncat. În ceea ce privește untul și cafeaua, se găsesc foarte greu sau deloc și datorită prețului lor ridicat, este puțin probabil să le puteți găsi în casele țăranilor.

În general toate alimentele sunt strict raționalizate în România și nici rațiile legale nu se mai pot obține – mai ales în cazul cărnii. Țăranii au și posibilitatea să-și procure alimente în afară de cartele, lucru ce nu se prea întâmplă și cu orașenii. În toate cazurile, oferiți să plătiți pentru orice mâncare ce vi se dă; datorită firii lor ospitaliere poate că nu vor accepta, dar e mai bine să insistați să plătiți, mai ales atunci când aveți de-a face cu oameni a căror sărăcie este evidentă. Este probabil să aveți dificultăți prin sate plătind cu dolari americani, cu excepția preoților care probabil vor ști ce înseamnă. E recomandabil așadar să întrebuințați bani românești în sate și orașe și să păstrați dolarii pentru orașele mari în care v-ați putea afla sau pentru cazul când va fi nevoie să faceți vreun cadou în bani vreunei autorități sau oficialități, în schimbul serviciului făcut. Dacă nu înțelege ce le oferiți, spuneți:

„Dolari americani, foarte buni”<sup>1</sup>.

De la sfârșitul lui iulie până în octombrie se găsesc foarte multe alimente proaspete, precum struguri (nu mâncați prea mulți deodată, vă poate da o ușoară diaree), mere, pere, roșii, castraveți, prune, vinete, pepeni etc. Curățați de coajă sau spălați toate fructele cu coajă moale, înainte de a le mânca – în special strugurii – altfel insecticidul stropit pe boabe vă poate da deranjamente stomacale. Există și mult porumb care poate fi copt, chiar în foile lui. În unele părți ale țării puteți vedea mari cantități de floarea soarelui; semințele se pot mânca (fără coajă) și sunt foarte nutritive.

Țăranii români devin foarte ostili dacă prind pe cineva furând din ogoarele lor, așa că trebuie să evitați să luați ceva de pe câmp fără să fie absolut necesar, iar dacă o faceți, să fiți atenți să nu vă prindă, deoarece ar putea să aibă o părere mult mai proastă despre un om care fură bucate de pe câmp decât despre un aviator evadat, mai ales că furtul îi cauzează o pagubă directă.

<sup>1</sup> În limba română, în original.

În cele mai multe case și sate ale României se găsește băutura națională de prune (un lichid fără culoare denumit „țuică”) care se oferă la toți musafirii; fiți atenți cu țuica, este foarte tare și nu este recomandabil să vă îmbătați și să faceți scandal.

O băutură similară denumită „drojdie” este și mai tare. Există de asemenea mult vin, în special la poalele dealurilor și pe câmpiile din regiunea Ploieștiului; se poate întâmpla ca și vinul să fie destul de tare și de aceea este preferabil să beți „șpriț”, adică vin diluat cu sifon sau cu apă, o băutură foarte răcoritoare.

Mai toate satele, în special la șes sau la poalele dealurilor, își iau apa din puțuri și este foarte probabil să beți apă nefiartă. Mai bine beți „ceai” sau apă fiartă, după ce ați răcit-o.

În fiecare gospodărie țărănească și prin toate satele se găsește un număr foarte mare de câini, care se reped la picioare și vă lasă fără o bucată din pulpă dacă nu sunteți atenți; de aceea se recomandă să aveți un băț sau o piatră să-i țineți la distanță. Câinii în România suferă de turbare și dacă ai nenorocul să te muște vreun câine, caută să-l prinzi și să constăți dacă dă semne de turbare; dacă aveți vreo îndoială, este mai bine să vă predați autorităților, să le spuneți că ați fost mușcat de un câine turbat și să vă faceți un tratament antirabic la București.

Tratamentul este neplăcut și necesită injecții în burtă în fiecare două sau trei zile, timp de mai multe săptămâni, așa că este mai bine să vă feriți să fiți mușcați.

\*\*\*

În mod normal clima în România este caldă și uscată până pe la mijlocul lui august, după care e foarte probabil să fie ploi frecvente până la mijlocul lui septembrie. Restul toamnei este de obicei frumos, cu nopți din ce în ce mai răcoroase până la începutul sau mijlocul lui noiembrie, când se face prea frig ca să mai poți dormi afară. În jumătatea a doua a lui decembrie, începe să fie foarte frig și ziua. În ianuarie, februarie și prima jumătate a lui martie este într-adevăr foarte frig, cade multă zăpadă și câteodată temperatura chiar la amiază scade la -30°, timp de mai multe zile la rând. În general, trebuie să știți că este imposibil să dormiți afară începând de la jumătatea lui noiembrie până la începutul lui aprilie și că este imprudent să petreceți ziua afară (fără a face mișcări) de la Crăciun până la mijlocul lui martie.

\*\*\*

Singurele animale sălbatice ce ați putea întâlni sunt urșii în regiunile muntoase și lupii în pădurile munților și câmpiilor; lupii sunt foarte periculoși numai în timpul gerurilor mari, altfel sunt sperioși.

\*\*\*

Urmează câteva noțiuni gramaticale și un vocabular american-român, indicând cuvinte și noțiuni de primă necesitate.

\*\*\*

**Moneda.** Unitatea monetară este „leul”, însă în mod curent se întrebuințează pluralul care este „lei”.

Leul este divizat în 100 de „bani”, dar aceștia sunt așa de mici ca valoare încât sunt fără importanță. Cuvântul „bani” este de asemenea întrebuințat, însemnând monedă în general.

Cursul normal de schimb în prezent ar fi 1 250 lei pentru un dolar american.

Un lucrător mijlociu sau un țăran câștigă cam 80–200 lei pe zi (8 sau 20 de cenți americani), după regiune și după lucrul ce-l face. O sumă de 200 până la 400 lei (20 până la 40 cenți) este așadar o sumă importantă pentru ei.

-----

*Sursa:* ANIC, fond PCM-Cab. Mil., dosar 393/1943, f. 36-41

**PROCES VERBAL ÎNTOCMIT DE O COMISIE  
TEHNICO-MILITARĂ DESPRE CIRCUMSTANȚELE  
ÎN CARE A FOST RĂNIT ÎN LUPTĂ  
SUBMAISTRUL CL. I TELIBAN GHEORGHE**

*PROCES VERBAL NR. 15*

Astăzi anul una mie nouă sune patruzeci și trei, ziua 10, luna august, la Pipera:

Noi, comisia de anchetă tehnico-medicală instituită conf. Ord. de zi. nr. 259/1943, compusă din:

Președinte: Cpt.-cdor Miclescu Gh.

Cpt. av. Enăchescu Ioan

Membri: Medic maior dr. Besteley O. Petre

Întrunindu-ne în Comisiune, pentru a cerceta cauzele accidentului smstr. cl. I. Teliban Gheorghe, am constatat următoarele:

Accidentul a avut loc în ziua de 1 august 1943, în luptele cu avioanele inamice de la Bolintinul din Vale – Ilfov.

Serviciul a fost ordonat de Sectorul II Vânătoare.

*Examenul medical al accidentului:*

Fractura gambei stângi în 1/3 medie, combustiuni de gradul I ale feței și combustiuni de gradul II ale membrelor superioare.

*Cauzele accidentului:*

Avionul a fost atins de proiectile inamice, în timp ce ataca un avion inamic.

Accidentul s-a produs în timpul și din cauza zborului ordonat în timp de război.

L.S.

PREȘEDINTE

Cpt.-cdor. av.

/ss/Miclescu Gheorghe

Cpt. av. /ss/Enăchescu I.

Membri:

p. med. maior dr. ss/

Med. lt.-col. dr. Marinescu

*Sursa:* Document original din Arhiva personală  
a prof. dr. Valeriu Avram (donat de Teliban Gheorghe)



# **CONSUMUL DE MUNIȚIE AL UNITĂȚILOR DE ARTILERIE ANTIAERIANĂ ROMÂNE ȘI GERMANE ÎN TIMPUL ATACULUI DE LA 1 AUGUST 1943**

| Unități           | Calibrul                                                        | Au tras |       | Nr. proiectile |                               | Observații                                  | Sursa                                                                                                                                                                 |  |
|-------------------|-----------------------------------------------------------------|---------|-------|----------------|-------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|                   |                                                                 | Baterii | Piese | Total          | De piesă                      |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
| Bt. rom.          | Baterii 88 mm                                                   | 15      | 68    | 1452           | 21.35                         | <i>In doc. de arhivă „baterii grele”</i>    | <i>Date de seamă a Statutului Major al Aerului din 21 Aug. 1943</i>                                                                                                   |  |
|                   | Baterii 20 mm și 37 mm                                          | 6       | 78    | 19471          | 24.96                         | <i>În doc. de arhivă „baterii automate”</i> |                                                                                                                                                                       |  |
| Bt. germ.         | Baterii 88 mm                                                   | 21      | 96    | 2100           | 24.87                         |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
|                   | Baterii 20 mm și 37 mm                                          | 10      | 132   | 36800          | 27.80                         |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
| Bt. rom. și germ. | În total s-au tras<br>(artileria antiaeriană română și germană) |         |       |                |                               |                                             | <i>Date de seamă a S.S.A. din 24.09. 1943 (Arhivele Militare Române, fond 1376, dosar 6, fila 826 și fila 858)</i>                                                    |  |
|                   | Baterii 88 mm                                                   | 36      | 164   | 3 552          |                               |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
|                   | Baterii 20-37 mm                                                | 16      | 210   | 56 271         |                               |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
|                   | TOTAL GENERAL                                                   | 52      | 374   | 59 823         | (aproximativ 60 000 lovituri) |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
| Rom.              | Baterii 88 mm                                                   |         |       | 699            |                               |                                             | <i>Date din Raportul Brig. 5 Art. A.L. al conducerii Comand. Art. A.L. și al Reg. 3 Aero din 03.08. 1943 (Arhivele Militare Române, fond 1376, dosar 6, fila 172)</i> |  |
|                   | Baterii 20 mm                                                   |         |       | 4 511          |                               |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
| Germ.             | Baterii 88 mm                                                   |         |       | 1 110          |                               |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
|                   | Baterii 20 mm                                                   |         |       | 13 957         |                               |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
|                   | În TOTAL s-au tras                                              |         |       |                |                               |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
|                   | Cu baterii 88 mm                                                |         |       | 1 809          |                               |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
|                   | Cu baterii 20-37 mm                                             |         |       | 18 471         |                               |                                             |                                                                                                                                                                       |  |
| TOTAL GENERAL     |                                                                 |         |       | 20 280         |                               |                                             |                                                                                                                                                                       |  |

*Sursa: \*\*\*Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române, vol. I,  
Editura Modelism, București, 1996, p. 299*

Anexa nr. 9

## AVIOANELE AMERICANE PARTICIPANTE LA ATACUL DE LA 1 AUGUST 1943

| AVIONUL |      |           |      | Nume                     | PILOT               | SOARTA ECHIPAJULUI |       |       |      |        | Observații                                      |
|---------|------|-----------|------|--------------------------|---------------------|--------------------|-------|-------|------|--------|-------------------------------------------------|
| Gr.     | Esc. | Nr. serie | I.D. |                          |                     | Nr. Mem.           | Morți | Priz. | Int. | Escad. |                                                 |
| 44      | 66   | 42-40182  | A    | <i>FORKY II</i>          | Gentry, Rowland M.  | 9                  | 8     | 1     |      |        | Doborât în România; căzut la Bercești.          |
| 44      | 66   | 41-23778  | F    | <i>LADY LUCK</i>         | Felber, Robert E.   | 9                  |       |       |      |        | Aterizat la bază.                               |
| 44      | 66   | 42-40375  | G    | <i>SCRAPPY II</i>        | Scrivner, Thomas E. | 9                  | 9     |       |      |        | Doborât în România; căzut la Cocloc.            |
| 44      | 66   | 41-23936  | J    | <i>QUEEN ANNE</i>        | Flaherty, Joseph E. | 9                  |       |       |      |        | Aterizat la bază.                               |
| 44      | 66   | 41-23811  | K    | <i>FASCINATING WITCH</i> | Miller, Robert E.   | 9                  |       |       |      |        | Aterizat în Malta; întors la baza a doua zi.    |
| 44      | 66   | 41-24153  | L    | <i>SAD SACK II</i>       | Lasco, Henry A.     | 9                  | 5     | 4     |      |        | Doborât în România; căzut la Butimanu.          |
| 44      | 66   | 42-40764  | M    | <i>HELEN B. HAPPY</i>    | Irby, Shelby L.     | 9                  |       |       |      |        | Aterizat la bază.                               |
| 44      | 66   | 42-40777  | N    | <i>FLOSSIE FLIRT</i>     | Hughes, Charles E.  | 9                  |       |       | 9    |        | Aterizat în Turcia; echipajul reținut.          |
| 44      | 66   | 41-24015  | R    | <i>WING DINGER</i>       | Winger, George W.   | 9                  | 7     | 2     |      |        | Doborât în România; căzut la Potenarii Burchii. |
| 44      | 67   | 42-40995  | C    | <i>SATAN'S HELL CATS</i> | Houston, Rowland B. | 9                  | 9     |       |      |        | Doborât în România; căzut la Brazi.             |

|    |     |          |   |                            |                       |    |   |   |  |                                              |
|----|-----|----------|---|----------------------------|-----------------------|----|---|---|--|----------------------------------------------|
| 44 | 67  | 42-63761 | D | LIL ABNER                  | Weaver, Worden L.     | 9  | 1 | 8 |  | Doborât în România; căzut la Vigna.          |
| 44 | 67  | 41-23779 | G | 402                        | Henderson, Charles P. | 9  |   |   |  | Aerizat în Malta; întors la bază a doua zi.  |
| 44 | 67  | 42-40780 | H | AUTHORABLE JONES           | Jones, Fred E.        | 9  |   | 9 |  | Căzut în Mediterana pe drumul de întoarcere. |
| 44 | 67  | 41-23817 | L | SUZY-Q                     | Brandon, William H.   | 9  |   |   |  | Aerizat la bază.                             |
| 44 | 67  | 41-24232 | M | CALABAN                    | Hill, James E.        | 9  |   |   |  | Aerizat în Malta; întors la bază a doua zi.  |
| 44 | 67  | 42-40267 | N | HORSE FLY                  | Mitchell, Edward R.   | 9  |   | 9 |  | Aerizat în Turcia; echipajul reținut.        |
| 44 | 67  | 41-24229 | P | BUZZIN BEAR                | Cameron, William R.   | 9  |   |   |  | Aerizat la bază.                             |
| 44 | 67  | 42-40371 | Q | G.I. GAL                   | Reinhart, Elmer H.    | 9  | 1 | 8 |  | Doborât în România; căzut la Piatra-Olt.     |
| 44 | 68  | 42-40071 | C | MARGARET ANN II            | Jansen, George R.     | 9  |   |   |  | Aerizat la bază.                             |
| 44 | 68  | 41-23788 | D | AVENGER                    | Hughes, William D.    | 10 |   |   |  | Aerizat la bază.                             |
| 44 | 68  | 42-40731 | N | HAG MAG THE MOTHBALL QUEEN | Martin, George P.     | 9  |   |   |  | Aerizat la bază.                             |
| 44 | 68  | 41-23699 | P | LEMON DROP                 | Phillips, Reginald H. | 9  |   |   |  | Aerizat la bază.                             |
| 44 | 68  | 41-24225 | T | FLAK ALLEY                 | Alexander, David W.   | 9  |   |   |  | Aerizat la bază.                             |
| 44 | 68  | 41-24211 | U | WING AND A PRAYER          | Holmes, Walter T.     | 9  |   |   |  | Aerizat la bază.                             |
| 44 | 68  | 41-23813 | V | VICTORY SHIP               | Diedl, John H.        | 9  | 1 |   |  | Aerizat la bază.                             |
| 44 | 68  | 42-40373 | Z | NUTCHIEZ BELLE             | Shannon, Eunice M.    | 9  |   |   |  | Aerizat la bază.                             |
| 44 | 506 | 42-40172 | C | LYNN BERT II               | Anderson, William N.  | 9  |   |   |  | Aerizat la bază.                             |

|    |     |          |    |                        |                             |    |    |  |  |  |  |                                                          |
|----|-----|----------|----|------------------------|-----------------------------|----|----|--|--|--|--|----------------------------------------------------------|
| 44 | 506 | 11-24235 | C  | EARTHQUAKE             | Bunker, Walter L.           | 9  |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |
| 41 | 506 | 42-41013 | D  | TROUBLE                | Stevens, Gordon S.          | 9  |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |
| 44 | 506 | 11-24201 | O  | BALDY AND HIS<br>BROOD | Strong, William H.          | 9  |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |
| 44 | 506 | 42-40778 | T  | SOUTHERN COM-<br>FORT  | Austin, Horace W.           | 9  |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |
| 44 | 506 | 41-24234 | U  | MIR. 5 BY 5            | Braun, James C.             | 9  |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |
| 44 | 506 | 42-40370 | V  | HEAVEN CAN WAIT        | Whitlock, Charles A.        | 9  |    |  |  |  |  | A abandonat misiunea;<br>aterizat în Cipru.              |
| 44 | 506 | 42-40606 | N  | TIMBA-A-HI             | Larson, Richard A.          | 9  |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |
| 44 | 506 | 41-24282 | V  | RUTHLESS               | Slough, Frank D.            | 9  |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |
| 44 | 506 | 41-24283 | Z  | OLD CROW               | McAttee, James C.           | 9  |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |
| 44 |     | 41-24024 | 34 | BEWITCHING<br>WITCH    | Carpenter, Regi-<br>nald L. | 9  | 2  |  |  |  |  | Doborât în Marea Ionică<br>pe drumul de întoar-<br>cere. |
| 93 | 328 | 41-24192 | A  | DOGPATCH<br>RAIDER     | Avandano, Joseph            | 10 |    |  |  |  |  | Aterizat în Sicilia; întors<br>la bază a doua zi.        |
| 93 | 328 | 41-23711 | B  | JERK'S NATURAL         | Hickman, Cleveland<br>D.    | 10 |    |  |  |  |  | Aterizat în Sicilia; întors<br>la bază a doua zi.        |
| 93 | 328 | 42-40604 | C  | SATAN'S ANGELS         | Ford, Herrel E.             | 11 |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |
| 93 | 328 | 41-23722 | C  | BOOMERANG              | Martin, Roy G.              | 11 |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |
| 93 | 328 | 41-23729 | D  | SHOOT LUKE             | Black, George C.            | 11 |    |  |  |  |  | A abandonat misiunea;<br>aterizat la bază.               |
| 93 | 328 | 42-40994 | D  | HELL'S WENCH           | Baker, Addison E.           | 10 | 10 |  |  |  |  | Doborât în România;<br>căzut la Ploiești.                |
| 93 | 328 | 42-40246 | F  | THUNDER MUG            | Longnecker, Rus-<br>sell D. | 11 |    |  |  |  |  | Aterizat la bază.                                        |

|    |     |          |   |                            |                     |    |    |   |    |  |                                                 |
|----|-----|----------|---|----------------------------|---------------------|----|----|---|----|--|-------------------------------------------------|
| 93 | 328 | 42-40128 | J | BALL OF FIRE III           | Tate, Joseph S.     | 11 |    |   |    |  | Aterizat la bază.                               |
| 93 | 328 | 42-40612 | K | EUROCLYDON                 | Porter, Enoch M.    | 11 | 8  | 3 |    |  | Doborât în România;<br>căzut la Plopu           |
| 93 | 328 | 42-40608 | M | VULGAR VIRGIN              | Turner, Claude A.   | 10 |    |   | 10 |  | Aterizat în Turcia;<br>echipajul reținut.       |
| 93 | 329 | 41-23809 | N | HELLSADROP-<br>PIN II      | Harvey, Julian A.   | 10 |    |   |    |  | A abandonat misiunea;<br>aterizat la bază.      |
| 93 | 329 | 42-40127 | O | THAR SHE BLOWS<br>AGAIN    | Merrill, Charles T. | 10 |    |   |    |  | Aterizat la bază.                               |
| 93 | 329 | 41-24111 | P | PICCADILLY FIL-<br>LEY     | Collins, Theron U.  | 10 |    |   |    |  | A abandonat misiunea;<br>aterizat la bază.      |
| 93 | 329 | 41-23682 | Q | THE BLASTED<br>EVENT       | Brown, George S.    | 10 |    |   |    |  | Aterizat la bază.                               |
| 93 | 329 | 41-23810 | S | TARFU                      | Hurd, Earl C.       | 10 |    |   |    |  | Aterizat la bază.                               |
| 93 | 329 | 42-40765 | T | VALIANT VIRGIN             | DeMont, Russell D.  | 10 |    |   |    |  | Aterizat la bază.                               |
| 93 | 329 | 42-40781 | U | HELLS ANGELS               | Harms, Roy C.       | 10 | 9  | 1 |    |  | Doborât în România;<br>căzut la Chițorani.      |
| 93 | 329 | 42-10801 | N | THE LADY JANE              | Meehan, William E.  | 10 | 9  | 1 |    |  | Doborât în România;<br>căzut la Ploegstori      |
| 93 | 329 | 41-24230 | Z | JO-JOS SPECIAL<br>DELIVERY | McBride, Ralph J.   | 11 | 11 |   |    |  | Doborât în M. Ionică pe<br>drumul de întoarcere |
| 93 | 330 | 42-10960 | A | BIG NOISE                  | Emmons, John W.     | 11 |    |   |    |  | A abandonat misiunea;<br>aterizat la bază.      |
| 93 | 330 | 41-24147 | A | THE DUCHESS                | Potts, Ramsay D.    | 10 |    |   |    |  | Aterizat la bază.                               |
| 93 | 330 | 41-24109 | C | READY & WILLING            | Roche, John R.      | 11 |    |   |    |  | Aterizat la bază.                               |
| 93 | 330 | 42-40613 | E | PUDGY                      | Teltser, Milton     | 11 | 6  | 5 |    |  | Doborât în România;<br>căzut la Ogruzeni        |

|    |     |          |    |                |                       |    |    |   |    |  |                                                                       |
|----|-----|----------|----|----------------|-----------------------|----|----|---|----|--|-----------------------------------------------------------------------|
| 93 | 330 | 41-23717 | H  | EXTERMINATOR   | Roper, Hugh R.        | 11 | 11 |   |    |  | Căzut pe drumul de întoarcere după o coliziune cu <i>LETTER RIP</i>   |
| 93 | 330 | 42-40609 | I  | JERSEY BOUNCE  | Long, Worthy A.       | 10 | 6  | 4 |    |  | Doborât în România; căzut la Ploiești                                 |
| 93 | 330 | 42-24121 | J  | LETTER RIP     | Olliffe, Victor E.    | 11 | 8  | 3 |    |  | Căzut pe drumul de întoarcere după o coliziune cu <i>EXTERMINATOR</i> |
| 93 | 330 | 41-24226 | L  | UTAH MAN       | Stewart, Walter T.    | 10 |    |   |    |  | Aterizat la bază.                                                     |
| 93 | 409 | 42-40617 | N  | JOSE CARIOCA   | Stampolis, Nicholas   | 10 | 10 |   |    |  | Doborât în România; căzut la Ploiești                                 |
| 93 | 409 | 41-24105 | Q  | TUPELO LASS    | Dessert, Kenneth O.   | 11 |    |   |    |  | Aterizat la bază                                                      |
| 93 | 409 | 41-23742 | R  | LIBERTY LAD    | McFarland, Kenton D.  | 11 |    |   |    |  | Aterizat la bază                                                      |
| 93 | 409 | 41-24215 | S  | LUCKY          | Kendall, Harold K.    | 11 |    |   |    |  | Aterizat în Sicilia; avionul avariat.                                 |
| 93 | 409 | 41-23754 | U  | LITTLE LADY    | Wilkinson, Richard L. | 12 |    |   | 12 |  | Aterizat în Turcia; echipajul reținut.                                |
| 93 | 409 | 41-24298 | V  | QUEENIE        | Brown, Llewellyn L.   | 11 |    |   |    |  | Aterizat în Sicilia; întors la baza a doua zi                         |
| 93 | 409 | 42-40265 | W  | HONKEYTONG GAL | Womble, Hurbert H.    | 10 | 1  | 9 |    |  | Doborât în România; căzut la Strejnic.                                |
| 93 | 409 | 42-40611 | X  | DEATH DEALER   | Geron, Alva J.        | 11 | 1  |   |    |  | Aterizat la bază.                                                     |
| 93 | 409 | 42-40610 | Y  | SATAN'S SISTER | League, Miles R.      | 10 |    |   |    |  | Aterizat la bază.                                                     |
| 93 |     | 41-24259 | 30 | WAR MAID       | Freese, Howard W.     | 9  |    |   |    |  | A abandonat misiunea; aterizat la bază.                               |

|    |     |          |    |                                                |                       |    |    |   |  |   |                                                   |
|----|-----|----------|----|------------------------------------------------|-----------------------|----|----|---|--|---|---------------------------------------------------|
| 98 | 343 | 41-11776 | O  | <i>JERSEY JACKASS</i>                          | McGraw, John J.       | 10 | 8  | 5 |  |   | Doborât în România;<br>căzut la Berceci.          |
| 98 | 343 | 41-11840 | P  | <i>THE WITCH</i>                               | Darlington, Julian T. | 10 | 10 | 6 |  | 4 | Doborât în Bulgaria pe<br>drumul de întoarcere.   |
| 98 | 343 | 42-41007 | P  | <necunoscut >                                  | Gooden, Clarence W.   | 10 | 8  | 2 |  |   | Doborât în România;<br>căzut la Ploiești          |
| 98 | 343 | 41-11767 | Q  | <i>SHANGHILIL</i>                              | Looker, Carl S.       | 10 | 10 |   |  |   | A abandonat misiunea;<br>aterizat în Sicilia.     |
| 98 | 343 | 41-11761 | R  | <i>THE SQUAW</i>                               | LeBrecht, Royden L.   | 10 | 10 |   |  |   | Aterizat în Cipru; întors<br>la bază pe 5 august. |
| 98 | 343 | 42-40655 | S  | <i>FOUR EYES</i>                               | Haddock, Lawrence     | 10 | 10 |   |  |   | Doborât în România;<br>căzut la Ploiești          |
| 98 | 343 | 42-40082 | T  | <i>PRINCE CHARM-<br/>ING</i>                   | Bennett, Thomas W.    | 9  | 9  |   |  |   | A abandonat misiunea;<br>întors prematur la bază  |
| 98 | 343 | 41-11896 | U- | <i>NIGHTMARE</i>                               | Blewer, Julian N.     | 10 | 10 |   |  |   | Aterizat la bază                                  |
| 98 | 343 | 41-11921 | W  | <i>NORTHERN STAR</i>                           | Underwood, Glen W.    | 9  | 9  |   |  |   | Aterizat la bază                                  |
| 98 | 343 | 42-40313 | N  | <i>BOOTS</i>                                   | Murphy, Lawrence E.   | 10 | 8  | 2 |  |   | Doborât în România;<br>căzut la Ploiești          |
| 98 | 343 | 42-40361 | Y  | <i>SNOW WHITE<br/>AND THE SEVEN<br/>DWARFS</i> | Gunn, James A. III    | 9  | 8  | 1 |  |   | Doborât în Bulgaria pe<br>drumul de întoarcere.   |
| 98 | 343 | 41-11620 | Z  | <i>EDNA ELIZABETH</i>                          | Haverty, James C.     | 10 | 10 |   |  |   | A abandonat misiunea;<br>aterizat la bază.        |
| 98 | 344 | 41-24197 | A  | <i>TAGALONG</i>                                | Hinch, Ralph V.       | 10 | 5  | 5 |  |   | Doborât în România;<br>căzut la Ploiești          |
| 98 | 344 | 41-24026 | B  | <i>BABY</i>                                    | Weisler, Francis E.   | 10 | 10 |   |  |   | A abandonat misiunea;<br>aterizat în Cipru.       |

|    |     |          |   |                        |                       |    |   |   |  |                                                                                        |
|----|-----|----------|---|------------------------|-----------------------|----|---|---|--|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 98 | 344 | 41-24198 | C | THE VULGAR VIR-<br>GIN | Taylor, Wallace C.    | 10 | 9 | 1 |  | Doborât în România;<br>căzut la Românești                                              |
| 98 | 344 | 41-11768 | D | KICKAPOO               | Nespor, Robert J.     | 10 | 8 |   |  | Accident la decolare.                                                                  |
| 98 | 344 | 41-11803 | E | ROSIE WRECK'EM         | Arens, Herbert W.     | 10 |   |   |  | A abandonat misiunea;<br>aterizat în Malta                                             |
| 98 | 344 | 41-24040 | F | BIG OPERATOR           | Edwards, Hoover       | 10 |   |   |  | A abandonat misiunea;<br>aterizat la bază.                                             |
| 98 | 344 | 41-11819 | G | REUNION                | Neeley, Samuel R.     | 10 | 8 | 2 |  | Doborât în România;<br>căzut la Ploiești.                                              |
| 98 | 344 | 41-23656 | H | ROWDY II               | Gaston, Allen B.      | 10 |   |   |  | A abandonat misiunea;<br>aterizat la bază.                                             |
| 98 | 344 | 41-23795 | I | SNEEZY                 | Johnson, Donald G.    | 10 |   |   |  | Aterizat la bază.                                                                      |
| 98 | 344 | 41-23733 | J | SKIPPER                | Colchagoff, George D. | 10 |   |   |  | A abandonat misiunea;<br>aterizat la bază.                                             |
| 98 | 344 | 42-40208 | K | SAD SACK               | Banks, William D.     | 10 |   |   |  | Aterizat în Cipru; întors<br>la baza pe 5 august.                                      |
| 98 | 344 | 41-24311 | L | HADLEY'S HAREM         | Hadley, Gilbert B.    | 10 | 3 |   |  | Căzut în mare lângă<br>coastele Turciei.                                               |
| 98 | 344 | 41-11825 | V | HAIL COLUMBIA          | Kane, John Riley      | 10 |   |   |  | Aterizat în Cipru;<br>avionul a fost grav av-<br>ariat fără a mai putea fi<br>reparat. |
| 98 | 345 | 41-24246 | N | SEMPER FELIX           | Sulflow, August W.    | 10 | 9 | 1 |  | Doborât în România;<br>căzut la Ploiești.                                              |
| 98 | 345 | 41-11774 | O | CHIEF                  | Fravega, Thomas P.    | 10 |   |   |  | Aterizat în Sicilia; întors<br>la baza a doua zi.                                      |
| 98 | 345 | 42-40663 | P | MATERNITY WARD         | Ward, John V.         | 10 | 8 | 2 |  | Doborât în Marea Ionică<br>pe drumul de întoarcere                                     |



|    |     |          |   |                 |                      |    |    |    |  |                                                                              |
|----|-----|----------|---|-----------------|----------------------|----|----|----|--|------------------------------------------------------------------------------|
| 98 | 345 | 42-40991 | Q | <necunoscut >   | Deeds, James A.      | 10 | 9  | 1  |  | Doborât în România; căzut la Ploiești.                                       |
| 98 | 345 | 41-11886 | S | LIL JOE         | Hussey, Lindley P.   | 10 | 5  | 5  |  | Doborât în România; căzut la Ploiești.                                       |
| 98 | 345 | 42-40102 | T | OLD BILLY       | Dore, John J.        | 10 | 10 |    |  | Doborât în România; căzut la Corlătești.                                     |
| 98 | 345 | 41-23661 | U | BLACK JACK      | Hahn, Delbert H.     | 10 |    |    |  | Aerizat în Sicilia; întors la bază a doua zi.                                |
| 98 | 345 | 41-11766 | V | CHUG-A-LUG      | Morgan, LeRoy B.     | 9  | 1  |    |  | Aerizat la bază.                                                             |
| 98 | 345 | 42-40402 | W | THE SANDMAN     | Sternfels, Robert W. | 10 |    |    |  | Aerizat în Sicilia; întors la bază pe 3 august.                              |
| 98 | 345 | 42-40316 | X | SNAKE EYES      | Blevins, Hilary M.   | 10 | 1  |    |  | Aerizat în Sicilia; avionul a fost grav avariat fără a mai putea fi reparat. |
| 98 | 345 | 42-40312 | Y | WIRE LOBO       | Thomas, John B.      | 10 | 9  | 1  |  | Doborât în România; căzut la Ploiești.                                       |
| 98 | 415 | 42-40662 | A | BLACK MAGIC     | Patch, Dwight D.     | 10 |    |    |  | Aerizat la bază.                                                             |
| 98 | 415 | 41-24195 | B | LITTLE JOE      | Petigrew, Wesley N.  | 10 |    |    |  | Aerizat la bază.                                                             |
| 98 | 415 | 42-63758 | D | LIL JUGHEAD     | Nicholson, Robert G. | 10 |    |    |  | Aerizat la bază.                                                             |
| 98 | 415 | 41-23782 | E | BOILER MAKER II | Helm, Theodore E.    | 10 |    | 10 |  | Doborât în România; căzut la Ivestieni.                                      |
| 98 | 415 | 42-40195 | F | PENELOPE        | Speiser, Martin A.   | 10 |    |    |  | Aerizat la bază.                                                             |
| 98 | 415 | 41-11815 | G | DANNY MAE       | Ellis, Lewis N.      | 10 |    |    |  | Aerizat la bază.                                                             |
| 98 | 415 | 41-11817 | H | STINGER         | Opsata, Andrew W.    | 10 |    |    |  | Aerizat la bază.                                                             |
| 98 | 415 | 41-11836 | I | LIL DE-ICER     | Meyrick, James L.    | 10 |    |    |  | Aerizat la bază.                                                             |
| 98 | 415 | 41-24023 | J | FERTILE MYRTLE  | Shingler, Herbert I. | 10 |    |    |  | Aerizat la bază.                                                             |

|     |     |          |      |                     |                       |    |    |   |    |  |  |                                                        |
|-----|-----|----------|------|---------------------|-----------------------|----|----|---|----|--|--|--------------------------------------------------------|
| 98  | 415 | 42-40322 | K    | THE CORNHUSKER      | McCarthy, Ned         | 10 | 10 |   |    |  |  | Doborât în Marea Ionică pe drumul de întoarcere.       |
| 98  | 415 | 42-40520 | M    | YEN TU              | McGuire, Edward T.    | 10 | 7  | 3 |    |  |  | Doborât în România; căzut la Bărcănești.               |
| 98  |     | 42-40973 | Z    | BATTLEAXE           | Salzer, Charles A.    | 9  |    |   |    |  |  | Aterizat la bază.                                      |
| 376 | 512 | 41-24297 | 20-E | CHIEF WAHOO         | Hines, Willford E.    | 10 |    |   | 10 |  |  | Aterizat în Turcia; echipajul reținut.                 |
| 376 | 512 | 41-23724 | 22-Z | DOODLEBUG           | McAtee, John E.       | 9  |    |   |    |  |  | Aterizat la bază.                                      |
| 376 | 512 | 41-24258 | 23-A | DESERT LILLY        | Iovine, Guy T.        | 9  |    |   |    |  |  | A abandonat misiunea; aterizat la bază.                |
| 376 | 512 | 42-40563 | 28-D | WONGO WONGO!        | Flavelle, Brian W.    | 10 | 10 |   |    |  |  | Căzut în Marea Mediterană la câteva ore după decolare. |
| 376 | 512 | 42-40229 | 31-B | BOMB BOOGIE         | Miller, Richard T.    | 10 |    |   |    |  |  | Întors la bază.                                        |
| 376 | 512 | 41-24294 | 36-V | BREWERY WAGON       | Palm, John D.         | 10 | 2  | 8 |    |  |  | Doborât în România; căzut la Tătărani.                 |
| 376 | 512 | 42-40658 | 38-F | OLE SARGE           | Miller, James I.      | 9  |    |   |    |  |  | Aterizat în Sicilia; întors la baza pe 5 august.       |
| 376 | 513 | 42-40315 | 40-P | WOLF PACK           | Deveuve, James P.     | 9  |    |   |    |  |  | Aterizat la bază.                                      |
| 376 | 513 | 41-11779 | 41-N | L'L ABNER           | Whitlock, Hubert H.   | 9  |    |   |    |  |  | Aterizat la bază.                                      |
| 376 | 513 | 41-11916 | 42-F | TANGERINE           | Hobbs, Charles L.     | 9  |    |   |    |  |  | Aterizat la bază.                                      |
| 376 | 513 | 41-11591 | 43-G | QUEEN BEE           | Zimmerman, William R. | 9  |    |   |    |  |  | Aterizat la bază.                                      |
| 376 | 513 | 41-24032 | 51-K | LET'S GO!           | Fogel, Ernest W.      | 9  |    |   |    |  |  | Aterizat la bază.                                      |
| 376 | 513 | 42-40317 | 54-L | BARREL HOUSE BESSIE | Friberg, Wayne V.     | 10 |    |   |    |  |  | Aterizat la bază.                                      |

|     |     |          |       |                  |                       |    |   |   |  |  |                                       |
|-----|-----|----------|-------|------------------|-----------------------|----|---|---|--|--|---------------------------------------|
| 376 | 513 | 42-40660 | 56-A  | LITTLE RICHARD   | Lear, Dean E.         | 9  |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 514 | 41-11935 | 60-E  | PER DIEM II      | Storz, Robert H.      | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 514 | 41-24310 | 62-D  | PATCHES          | O'Sullivan, Donald P. | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 514 | 41-11636 | 63-P  | WASH'S TUB       | Bock, James           | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 514 | 42-40206 | 64-I  | 8 B-411          | Conn, Myron R.        | 11 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 514 | 41-24252 | 70-W  | < fără nume >    | Ryan, Lyle T.         | 9  |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 514 | 41-23410 | 72-J  | THE GREMLIN      | Whipple, Harlen D.    | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 514 | 42-40657 | 74-U  | G.I. GINNIE      | Appold, Norman C.     | 9  |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 515 | 42-40664 | 100-A | TEGGIE ANN       | Compton, Keith K.     | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 515 | 42-40203 | 81-L  | < necunoscut >   | Blev, Charles W.      | 9  |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 515 | 41-11630 | 83-M  | CHUM-4           | Dufour, Jerome P.     | 9  |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 515 | 42-40232 | 85-N  | < necunoscut >   | Holt, Gay E.          | 9  |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 515 | 42-40319 | 88-T  | < necunoscut >   | Hurd, Donaldson B.    | 9  |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 515 | 41-24030 | 90-K  | < necunoscut >   | Gluck, Edwin L.       | 9  |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 376 | 515 | 41-24031 | 94-S  | < necunoscut >   | Wright, Frank C.      | 9  |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 389 | 561 | 42-40746 | B     | OLE IRISH        | McLaughlin, Frank B.  | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 389 | 561 | 42-40772 | C     | SCHEHEREZADE     | Blackis, John T.      | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 389 | 561 | 42-40803 | F     | < necunoscut >   | Smith, Richard B.     | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 389 | 561 | 42-40776 | H     | OLD BLASTER BUTT | Wright, Robert L.     | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 389 | 561 | 42-40773 | I     | < necunoscut >   | Fowble, Edward L.     | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |
| 389 | 561 | 42-40753 | J     | OLE KICKAPOO     | Hughes, Lloyd H.      | 10 | 8 | 2 |  |  | Doborât în România: căzut la Câmpina. |
| 389 | 565 | 42-40629 | N     | THE SCORPION     | Caldwell, Kenneth M.  | 10 |   |   |  |  | Aterizat la bază.                     |

|     |     |          |   |                      |                        |    |   |    |    |  |                                                |
|-----|-----|----------|---|----------------------|------------------------|----|---|----|----|--|------------------------------------------------|
| 389 | 565 | 42-40749 | P | SACK-TIME SALLY      | Brady, Roy E.          | 10 |   |    |    |  | Aterizat la bază.                              |
| 389 | 565 | 42-40716 | R | YOURS TRULY          | Rodenberg, Elmer R.    | 10 |   |    |    |  | Aterizat la bază.                              |
| 389 | 565 | 42-40744 | S | <fără nume>          | James, Harold L.       | 10 |   |    | 10 |  | Aterizat în Turcia; echipajul reținut.         |
| 389 | 565 | 42-40787 | V | VAGABOND KING        | McCormick, John B.     | 10 |   |    |    |  | Aterizat în Cipru; întors la baza pe 3 august. |
| 389 | 565 | 42-40795 | X | THE GOLDEN SANDSTORM | Tolleson, James F.     | 10 |   |    |    |  | Aterizat la bază.                              |
| 389 | 565 | 42-40775 | Y | WOLF WAGON           | Matson, Kenneth H.     | 10 |   |    |    |  | Aterizat la bază.                              |
| 389 | 565 | 41-23933 | Z | SWEET ADELINE II     | Podolak, Stanislaus J. | 10 |   |    |    |  | Aterizat în Cipru; întors la baza pe 4 august. |
| 389 | 566 | 42-40115 | A | BOOMERANG            | Neef, Melvin E.        | 11 |   | 11 |    |  | Doborât în România; căzut la Butoiu.           |
| 389 | 566 | 42-40722 | B | THE LITTLE GRAMPER   | Dieterle, Jack W.      | 10 |   |    |    |  | Aterizat la bază.                              |
| 389 | 566 | 42-40735 | C | SAND-LEITCH          | Horton, Robert W.      | 10 | 9 | 1  |    |  | Doborât în România; căzut la Câmpina.          |
| 389 | 566 | 42-40706 | F | TONDELAO             | Whitener, Cecil J.     | 10 |   |    |    |  | Aterizat la bază.                              |
| 389 | 566 | 42-40623 | I | <necunoscut >        | Westerbeke, Donald G.  | 10 |   |    |    |  | Aterizat în Malta; întors la baza a doua zi.   |
| 389 | 566 | 42-40738 | J | THE OKLAHOMAN        | Conroy, Thomas C.      | 10 |   |    |    |  | Aterizat în Malta; întors la baza a doua zi.   |
| 389 | 567 | 42-40793 | H | BLONDS AWAY          | Nading, William D.     | 10 |   |    |    |  | Aterizat în Cipru; întors la baza pe 3 august. |
| 389 | 567 | 42-40619 | N | <fără nume>          | Ward, Emery M.         | 11 |   |    |    |  | Aterizat la bază.                              |
| 389 | 567 | 42-40743 | O | <fără nume>          | Sisson, Dale L.        | 10 |   |    |    |  | Aterizat la bază.                              |

|     |     |          |    |                          |                      |    |   |   |   |  |                                          |
|-----|-----|----------|----|--------------------------|----------------------|----|---|---|---|--|------------------------------------------|
| 389 | 567 | 42-40544 | R- | HITLER'S HEARSE          | Mooney, Robert C.    | 10 | 1 |   | 9 |  | Aerizat în Turcia;<br>echipajul reținut. |
| 389 | 567 | 42-40747 | S- | <fără nume>              | Selvidge, William M. | 10 |   |   |   |  | Aerizat la bază.                         |
| 389 | 567 | 42-40807 | U- | <fără nume>              | Spurrer, Chester E.  | 10 |   |   |   |  | Aerizat la bază.                         |
| 389 | 567 | 42-40733 | V- | <fără nume>              | Gerrick, Clarence W. | 10 |   |   |   |  | Aerizat la bază.                         |
| 389 | 567 | 42-40782 | X- | CHATTANOOGA<br>CHOO CHOO | O'Reilly, Robert J.  | 10 | 1 | 9 |   |  | Doborât în România;<br>căzut la Nedelea  |
| 389 | 567 | 42-40751 | Y- | <necunoscut >            | Denton, William J.   | 10 |   |   |   |  | Aerizat la bază.                         |

**PIERDERILE SUFERITE DE UNITĂȚILE DE AVIAȚIE ROMÂNĂ, GERMANĂ ȘI AMERICANĂ  
ÎN ATACUL DE LA 1 AUGUST 1943**

| <b>PIERDERILE SUFERITE DE AVIAȚIA ROMÂNĂ</b> |                        |                  |                                   |                      |                                                                      |                                                          |
|----------------------------------------------|------------------------|------------------|-----------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <b>Unitatea</b>                              | <b>Tipul avionului</b> | <b>Seria/Nr.</b> | <b>Locul</b>                      | <b>Cauza</b>         | <b>Echipajul</b>                                                     | <b>Observații</b>                                        |
| Gr. 6 Vt.                                    | IAR-80                 | 922              | Ploiești –<br>Rafinăria<br>„Vega” | doborât de<br>inamic | <i>Slt. av.</i><br>Carol Anastasescu                                 | avionul distrus; pilotul rănit.                          |
| Gr. 6 Vt.                                    | IAR-80                 | 139              | Crevenicu<br>(Videle)             | lovit de inamic      | <i>Adj. av.</i><br>Gheorghe Corebaș                                  | avionul avariat; pilotul sănătos.                        |
| Esc. 51 V.N.                                 | Me-110 C               | 1819             | Bolintin-Vale                     | doborât de<br>inamic | <i>Cpt. av.</i><br>Marin Ghica.<br><i>Supte.</i><br>Gheorghe Teliban | Avionul distrus; pilotul mort,<br>radiooperatorul rănit. |

| PIERDERIILE SUFERITE DE AVIAȚIA GERMANĂ |                 |           |                   |                   |                                                   |                                        |
|-----------------------------------------|-----------------|-----------|-------------------|-------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Unitatea                                | Tipul avionului | Seria/Nr. | Locul             | Cauza             | Echipajul                                         | Observații                             |
| I./JG 4                                 | Me 109 G2       | 14143     | Ploiești          | doborât de inamic | Hptm.<br>Wilhelm Steinmann                        | avionul distrus 100%, pilotul sănătos. |
| I./JG 4                                 | Me 109 G4       | 19609     | Ploiești          | doborât de inamic | necunoscut                                        | avionul distrus 100%.                  |
| I./JG 4                                 | Me 109 G4       | 19608     | Ploiești          | lovit de inamic   | necunoscut                                        | aterizat forțat, avionul avariat 20%.  |
| I./JG 4                                 | Me 109 G2       | 13812     | Ploiești          | lovit de inamic   | necunoscut                                        | aterizat forțat, avionul avariat 15%.  |
| I./JG 4                                 | Me 109 G2       | 11670     | Ploiești          | lovit de inamic   | necunoscut                                        | aterizat forțat, avionul avariat 10%.  |
| I./JG 4                                 | Me 109 G2       | 14735     | aerodrom Mizil    | lovit de inamic   | necunoscut                                        | aterizat forțat, avionul avariat 10%.  |
| IV./NJG 6                               | Me-110 F4       | 2689      | Cojocșca          | doborât de inamic | Obfc.<br>Albert Hofmann<br>Uffz.<br>Ernst Kümmler | avionul distrus 100%, echipajul mort.  |
| IV./NJG 6                               | Me-110 F4       | 4636      | aerodrom Otopeni  | lovit de inamic   | necunoscut                                        | aterizat forțat, avionul avariat 30%.  |
| IV./NJG 6                               | Me-110 F4       | 4680      | aerodrom Giulești | lovit de inamic   | necunoscut                                        | aterizat forțat, avionul avariat 25%.  |
| IV./NJG 6                               | Me-110 F4       | 4739      | aerodrom Ziliștea | lovit de inamic   | necunoscut                                        | aterizat forțat, avionul avariat 20%.  |

|          |           |      |                   |                 |            |                                          |
|----------|-----------|------|-------------------|-----------------|------------|------------------------------------------|
| IV/NJG 6 | Me-110 F4 | 4778 | Raca              | lovit de inamic | necunoscut | aterizat forțat, avionul avariat<br>20%. |
| IV/NJG 6 | Me-110 F4 | 4646 | lângă<br>Ploiești | lovit de inamic | necunoscut | aterizat forțat, avionul avariat<br>10%. |

| <b>PIERDERILE SUFERITE DE AVIAȚIA AMERICANĂ</b><br><i>(Pierderile suferite de aviația americană indică numai avioanele doborâte pe teritoriul României)</i> |                 |           |                                             |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------|---------------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Unitatea                                                                                                                                                    | Tipul avionului | Seria/Nr. | Locul                                       | Cauza                | Echipajul                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Observații                                                                           |
| 44 BG                                                                                                                                                       | B-24 D          | 41-24015  | Poienarii<br>Burchii                        | doborât de<br>inamic | <i>1Lt.</i> George W. Winger (P)<br><i>2Lt.</i> Edward Barnett (CO)<br><i>1Lt.</i> Frederick H. Palmer (N)<br><i>Sgt.</i> Jacob Gradwohl (B)<br><i>TSgt.</i> Harold Kretzer (MB)<br><i>Sgt.</i> Howard E. Gotts (RO)<br><i>SSgt.</i> Michael J. Cicon (M)<br><i>SSgt.</i> Bernard G. Traudt (M)<br><i>Sgt.</i> Elvin L. Phillips (M)    | avionul distrus; 7 morți, 2<br>prizonieri ( Michael J. Cicon,<br>Bernard G. Traudt). |
| 44 BG                                                                                                                                                       | B-24 D          | 42-40995  | Ploiești<br>- lângă<br>Rafinaria<br>„Brazi” | doborât de<br>inamic | <i>Capt.</i> Rowland B. Houston (P)<br><i>1Lt.</i> Louis V. Girard (CO)<br><i>2Lt.</i> William Scott (N)<br><i>SSgt.</i> Charles G. McMackin (B)<br><i>SSgt.</i> Walter B. Schoer (MB)<br><i>TSgt.</i> Stephen F. Sevic (RO)<br><i>SSgt.</i> Clyde W. Carlton (M)<br><i>TSgt.</i> Joe F. Ward (M)<br><i>SSgt.</i> Milford L. Spears (M) | avionul distrus; întreg echipa-<br>jul mort.                                         |



|       |        |          |                     |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                  |
|-------|--------|----------|---------------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| 44 BG | B-24 D | 42-63761 | Vîșina-Dâmbovița    | doborât de inamic | <p>1Lt. Worden Weaver (P)<br/> 2Lt. Robert R. Snyder (CO)<br/> 2Lt. Walter M. Sorenson (N)<br/> 2Lt. Llyod W. Reese Jr. (B)<br/> TSgt. William J. Schettler (MB)<br/> TSgt. Jesse L. Hinely (RO)<br/> SSgt. Paul L. Breedlove Jr. (M)<br/> SSgt. James A. Brittain (M)<br/> Sgt. Frank J. Suponcic (M)</p> | avionul distrus; 1 mort<br>(William J. Schettler), 8 prizonieri. |
| 44 BG | B-24 D | 42-40371 | Piatra-Olt          | doborât de inamic | <p>1Lt. Elmer H. Reinhart (P)<br/> FO. Charles L. Starr (CO)<br/> 2Lt. Gerald J. Totten (N)<br/> 1Lt. Richard H. Pendleton (B)<br/> TSgt. Frank D. Garrett (MB)<br/> SSgt. Russell D. Huntley (RO)<br/> SSgt. Alfred A. Mash (M)<br/> SSgt. Robert W. Wolfe (M)<br/> SSgt. George Van Son (M)</p>          | avionul distrus; 1 mort<br>(Charles L. Starr), 8 prizonieri.     |
| 14 BG | B-24 D | 42-10182 | Bărcănești-Bercești | doborât de inamic | <p>Capt. Rowland M. Gentry (P)<br/> 1Lt. Benjamin M. Moss (CO)<br/> FO. Michel Chorzelski (N)<br/> 2Lt. John T. Avers (B)<br/> TSgt. Edwin C. Light (MB)<br/> TSgt. Earl E. Goodman (RO)<br/> SSgt. Charles T. Bridges (M)<br/> TSgt. Stanley Wilson (M)<br/> Sgt. William L. Leisinger Jr. (M)</p>        | avionul distrus; 8 morți,<br>1 prizonier (Charles T. Bridges)    |

|       |        |          |                       |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                  |
|-------|--------|----------|-----------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 44 BG | B-24 D | 42-40375 | Cocioc -<br>Iffov     | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. Thomas E. Scrivner (P)<br/>1Lt. Everett P. Anderson(CO)<br/>1Lt. Phillip P. Phillips (N)<br/>2Lt. Robert E. Young (B)<br/>TSgt. William F. Coll (MB)<br/>SSgt. Channing N. Satterfield (RO)<br/>Sgt. Marvin R. Mickey (M)<br/>Sgt. Thomas F. Schappert (M)<br/>SSgt. Hugh J. Malone (M)</p>               | avionul distrus; întreg<br>echipajul mort.                                                                                       |
| 44 BG | B-24 D | 41-24153 | Conțești-<br>Butimanu | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. Henry A. Lasco Jr. (P)<br/>2Lt. Joseph F. Kill (CO)<br/>2Lt. Harry W. Stenborn (N)<br/>2Lt. Dale R. Scriven (B)<br/>TSgt. Leonard L. Rasponik (MB)<br/>SSgt. Joseph B. Spivey Jr. (RO)<br/>SSgt. Charles P. Decrevel (M)<br/>SSgt. Albert L. Shaffer (M)<br/>Sgt. Thomas M. Wood (M)</p>                  | avionul distrus; 5 morți. 4<br>prizonieri<br>(Henry A. Lasco Jr., Joseph<br>F. Kill, Charles P. Decrevel,<br>Albert L. Shaffer). |
| 93 BG | B-24 D | 42-40781 | Chițorani             | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. Roy C. Harms (P)<br/>2Lt. Earl F. Ferguson (CO)<br/>2Lt. William H. Harth Jr. (N)<br/>2Lt. Albert W. Stahl (B)<br/>TSgt. Jack J. Reed (MB)<br/>TSgt. Ralph E. Richardson Jr. (RO)<br/>SSgt. Arnold M. Hulen (M)<br/>SSgt. Winfield V. Long (M)<br/>SSgt. Michael Doka (M)<br/>TSgt. John Shufritz (M)</p> | avionul distrus; 9 morți. 1<br>prizonier (Jack J. Reed)                                                                          |

|       |        |          |            |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                     |
|-------|--------|----------|------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 93 BG | B-24 D | 42-10804 | Ploieșteni | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. William E. Meehan Jr. (P)<br/>2Lt. Ralph W. Egle (CO)<br/>2Lt. Pharis E. Weekley (N)<br/>2Lt. Carl T. Israel (B)<br/>SSgt. Vernie F. Johnson (MB)<br/>TSgt. Anthony L. Galasso (RO)<br/>SSgt. Ernest F. Baron (M)<br/>SSgt. Laurence A. Yates Jr. (M)<br/>SSgt. Leonard J. Kramp (M)<br/>TSgt. George H. Parker (M)</p>                              | avionul distrus; 9 morți, 1 prizonier (Laurence A. Yates Jr.)                                                                       |
| 93 BG | B-24   | 42-40613 | Ogrezeni   | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. Milton Teltser (P)<br/>2Lt. Wilmer H.C. Bassett (CO)<br/>2Lt. Willard T. Beaumont (O)<br/>2Lt. Sanford A. Reback (N)<br/>2Lt. Robert G. Ward (B)<br/>TSgt. Bernard A. Higgins (MB)<br/>TSgt. Wallace D. Milligan (RO)<br/>SSgt. Francis W. Doll (M)<br/>SSgt. Robert T. Locky (M)<br/>SSgt. Vance Taylor (M)<br/>SSgt. Richard R. Murray Jr. (M)</p> | avionul distrus; 6 morți, 5 prizonieri (Milton Teltser, Wilmer H.C. Bassett, Willard T. Beaumont, Francis W. Doll, Robert T. Locky) |
| 93 BG | B-24 D | 42-10609 | Ploieșteni | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. Worthy A. Long (P)<br/>2Lt. John O. Lockart (CO)<br/>2Lt. David Lipton (N)<br/>2Lt. Norman C. Adams (B)<br/>TSgt. Maurice J. Peterson (MB)<br/>TSgt. Frederick E. Eagan (RO)<br/>SSgt. Jim M. Crumley (M)<br/>SSgt. Marion J. Szaras (M)<br/>SSgt. Ignatius J. Diecidue (M)<br/>SSgt. Leicester D. Havens (M)</p>                                    | avionul distrus; 6 morți, 1 prizonier (Worthy A. Long, John O. Lockart, Norman C. Adams, Ignatius J. Diecidue)                      |

|       |        |          |                                  |                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                              |
|-------|--------|----------|----------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 93 BG | B-24 D | 42-40617 | Ploiești –Penitenciarul de femei | doborât de inamic | <p>1Lt. Nicholas Stampolis (P)<br/>2Lt. Ivan Canfield (CO)<br/>2Lt. Max E. Dailey (N)<br/>2Lt. Byron R. Michener (B)<br/>TSgt. Elton L. Gomillion (MB)<br/>SSgt. Milo G. Nelson (RO)<br/>Sgt. Glenn D. McCarty (M)<br/>Sgt. Raymond R. Rogers (M)<br/>Sgt. Gene W. White (M)<br/>SSgt. Walter N. Newport (M)</p>     | avionul distrus; echipajul mort.                                                                                                                                                             |
| 93 BG | B-24 D | 42-40265 | Surejnic                         | doborât de inamic | <p>1Lt. Hubert H. Womble (P)<br/>2Lt. Lawrence H. Lancashire (CO)<br/>2Lt. Arthur W. Thompson (N)<br/>1Lt. William K. Little (B)<br/>TSgt. Mack Fitzgerald (MB)<br/>SSgt. Howard O. Ford (RO)<br/>SSgt. Jack A. Reed (M)<br/>SSgt. Leo Sharp (M)<br/>Sgt. John P. English (M)<br/>Sgt. James W. Barker (M)</p>       | aterizat forțat, avionul avariat;<br>1 mort (William K. Little,<br>decedat pe 8 august 1943 în<br>spital). 9 prizonieri;<br>bombardierul a fost reparat și a<br>zburat cu însemne românești. |
| 98 BG | B-24 D | 41-11819 | Ploiești                         | doborât de inamic | <p>1Lt. Samuel R. Neely (P)<br/>2Lt. Herman H. Henslee (CO)<br/>1Lt. Joel I. Corn (N)<br/>2Lt. Eugene L. Rodgen (B)<br/>Sgt. Robert P. Schultz (MB)<br/>Sgt. William W. Schiffmacher Jr. (RO)<br/>Sgt. Alfred D. Cason (M)<br/>Sgt. Earl T. Edelen (M)<br/>SSgt. Nick A. Allen (M)<br/>Sgt. Charles P. Geers (M)</p> | avionul distrus; 8 morți, 2<br>prizonieri (William W. Schiff-<br>macher Jr., Nick A. Allen)                                                                                                  |

|       |        |          |                                                 |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                 |
|-------|--------|----------|-------------------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 93 BG | B-24 D | 42-40994 | Ploiești –<br>Rafinăria<br>„Columbia<br>Aquila” | doborât de<br>inamic | <p>           LtCol. Addison E. Baker (P)<br/>           Maj. John L. Jerstad (CO)<br/>           1Lt. George J. Reuter (N)<br/>           1Lt. Alfred W. Pezzella (B)<br/>           TSgt. Charles E. Bennett (MB)<br/>           TSgt. John H. Carroll (RO)<br/>           SSgt. George P. Allen (M)<br/>           SSgt. Edgar C. Faith (M)<br/>           SSgt. Morton O. Stafford Jr (M)<br/>           SSgt. William O. Wood (M)         </p>                                     | avionul distrus; întreg echipa-<br>jul mort.                                                                                                    |
| 93 BG | B-24 D | 42-40612 | Plopu                                           | doborât de<br>inamic | <p>           1Lt. Enoch M. Porter Jr. (P)<br/>           FO. Joe E. Boswell (CO)<br/>           2Lt. Raymond P. Warner Jr. (N)<br/>           1Lt. Jesse D. Franks Jr. (B)<br/>           TSgt. Frank C. Ferrel (MB)<br/>           1Lt. Howard L. Dickson (MB)<br/>           TSgt. Bernard R. Lucas (RO)<br/>           SSgt. Earl L. Frost (M)<br/>           2Lt. John F. Minogue (M)<br/>           SSgt. Charles A. Reed (M)<br/>           SSgt. James R. Vest (M)         </p> | avionul distrus; 8 morți, 3 pri-<br>zonieri (Raymond P. Warner<br>Jr., Charles A. Reed, James<br>R. Vest)                                       |
| 98 BG | B-24 D | 41-24197 | Ploiești –<br>Rafinăria<br>„Astra Ro-<br>mână”  | doborât de<br>inamic | <p>           1Lt. Ralph V. Hinch (P)<br/>           2Lt. Charles C. Barbour (CO)<br/>           2Lt. James G. Taylor (N)<br/>           2Lt. Stanley J. Samoski (B)<br/>           TSgt. Robert F. Mead (MB)<br/>           TSgt. Paul F. Eshelman (RO)<br/>           SSgt. Robert E. Coleman (M)<br/>           SSgt. Delmar M. Schweigert (M)<br/>           SSgt. Donald G. Wright (M)<br/>           SSgt. Harry G. Baughn (M)         </p>                                       | avionul distrus; 5 morți, 5<br>prizonieri (Robert F. Mead,<br>Robert E. Coleman, Delmar<br>M. Schweigert, Donald G.<br>Wright, Harry G. Baughn) |

|       |        |          |                                               |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                               |
|-------|--------|----------|-----------------------------------------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 98 BG | B-24 D | 41-23782 | Trestieni                                     | doborât de<br>inamic | <p>1/L. Theodore Helin (P)<br/>FO. Charles E. Smith (CO)<br/>1/L. Albert M. Aronson (N)<br/>1/L. Maynard G. Hubbard (B)<br/>TSgt. Arthur W. White (MB)<br/>TSgt. Harry C. Opp (RO)<br/>SSgt. William M. Zeger (M)<br/>SSgt. Raymond C. Walaczka (M)<br/>SSgt. Peter C. Passalacqua (M)<br/>SSgt. Delbert R. Warner (M)</p>      | <p>aterizat forțat, avionul avariat;<br/>întreg echipajul a fost luat<br/>prizonier;<br/>bombardierul a fost reparat și a<br/>zburat cu însemne românești</p> |
| 98 BG | B-24 D | 42-40313 | Ploiești –<br>Rafinăria<br>„Unirea”           | doborât de<br>inamic | <p>1/L. Lawrence E. Murphy (P)<br/>2/L. Gilbert H. Kyer (CO)<br/>2/L. Joseph T. Rotundo (N)<br/>2/L. William S. Havens (B)<br/>TSgt. John B. De Labore Jr. (MB)<br/>TSgt. William L. Popham (RO)<br/>SSgt. Edward J. Amand (M)<br/>SSgt. Harold N. Yost (M)<br/>SSgt. Thomas J. McGrath (M)<br/>TSgt. Donald P. Sowers (M)</p>  | <p>avionul distrus; 8 morți, 2<br/>prizonieri (Harold N. Yost,<br/>Thomas J. McGrath)</p>                                                                     |
| 98 BG | B-24 D | 42-41007 | Ploiești –<br>Rafinăria<br>„Astra”<br>Română” | doborât de<br>inamic | <p>1/L. Clarence W. Gooden (P)<br/>2/L. Jerome D. Savaris (CO)<br/>2/L. Ralph F. Perkins Jr. (N)<br/>2/L. William H. McNeil (B)<br/>SSgt. Michael J. Trick (MB)<br/>TSgt. Theodore C. Beaudry (RO)<br/>SSgt. Alexander M. Cochrane (M)<br/>SSgt. Roland B. Cox (M)<br/>Cpl. Harry G. Deem (M)<br/>Sgt. George H. Kaylor (M)</p> | <p>avionul distrus; 8 morți, 2<br/>prizonieri (Jerome D. Savaris,<br/>Michael J. Trick)</p>                                                                   |

|       |        |          |                                              |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                    |
|-------|--------|----------|----------------------------------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 98 BG | B-24 D | 42-40655 | Ploiești –<br>Rafinăria<br>„Astra<br>Română” | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. Lawrence Hadcock (P)<br/>2Lt. John E. Kraft (CO)<br/>2Lt. William R. DeBusk (N)<br/>2Lt. Peter A. Timpo (B)<br/>TSgt. James B. Hale (MB)<br/>TSgt. Lawrence E. Reiz (RO)<br/>SSgt. Robert C. Elliot (M)<br/>SSgt. Eugene J. O' Mara (M)<br/>SSgt. Ralph D. Kolb (M)<br/>Sgt. Zelwood A. Gravin (M)</p>          | avionul distrus; întreg<br>echipajul mort.                                                                                         |
| 98 BG | B-24 D | 41-11886 | Tătărani                                     | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. Lindley P. Hussey (P)<br/>2Lt. Donald Jenkins (CO)<br/>2Lt. Phillip E. Nelson (N)<br/>1Lt. Alan E. Petersen (B)<br/>TSgt. Lloyd T. Fowler (MB)<br/>TSgt. Edmond T. Terry (RO)<br/>SSgt. James E. Turner (M)<br/>Sgt. Roy A. Heisner (M)<br/>Sgt. Joseph Brown (M)<br/>SSgt. Roy E. Carney (M)</p>               | avionul distrus; 5 morți, 5<br>răniți (Lindley P. Hussey,<br>Edmond T. Terry, James<br>E. Turner, Roy A. Heisner,<br>Joseph Brown) |
| 98 BG | B-24 D | 42-40102 | Corlătești                                   | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. John J. Dore Jr. (P)<br/>2Lt. John B. Stallings (CO)<br/>1Lt. Worthington A. Franks (N)<br/>1Lt. Joseph E. Finneran (B)<br/>TSgt. Frank E. Norris (MB)<br/>TSgt. Max W. Lower (RO)<br/>SSgt. Stanley R. Packer (M)<br/>SSgt. Joseph R. Tosco (M)<br/>SSgt. Ray L. Gleason (M)<br/>SSgt. Wesley L. Jones (M)</p> | avionul distrus; întreg<br>echipajul mort.                                                                                         |

|       |        |          |                                                                        |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                        |
|-------|--------|----------|------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 98 BG | B-24 D | 42-40312 | Ploiești –<br>Rafinăria<br>„Astra Ro-<br>mână”                         | doborât de<br>inamic | <p> <i>1Lt.</i> John B. Thomas (P)<br/> <i>2Lt.</i> David M. Lewis (CO)<br/> <i>2Lt.</i> Robert D. Nash (N)<br/> <i>2Lt.</i> George McCandless Jr. (B)<br/> <i>TSgt.</i> Elijah D. Johnson (MB)<br/> <i>TSgt.</i> Ernest E. Gough (RO)<br/> <i>SSgt.</i> George E. Davies (M)<br/> <i>SSgt.</i> William A. Kneisl (M)<br/> <i>SSgt.</i> Eldon L. Carter (M)<br/> <i>SSgt.</i> Richard G. Salsbury (M)                 </p>   | avionul distrus; 9 morți, 1<br>prizonier (Robert D. Nash)                                              |
| 98 BG | B-24 D | 42-40991 | Ploiești –<br>Rafinăria<br>„Astra Ro-<br>mână”                         | doborât de<br>inamic | <p> <i>1Lt.</i> James A. Deeds (P)<br/> <i>2Lt.</i> Clifton C. Foster (CO)<br/> <i>2Lt.</i> Francis V. Montemurro (N)<br/> <i>2Lt.</i> Theodore F. Scarborough (B)<br/> <i>TSgt.</i> Frank H. Leising (MB)<br/> <i>TSgt.</i> James M. Howie (RO)<br/> <i>SSgt.</i> Joseph T. Cupina (M)<br/> <i>SSgt.</i> John W. Potts (M)<br/> <i>SSgt.</i> Adolph Olenik (M)<br/> <i>SSgt.</i> Donald A. Pimlott (M)                 </p> | avionul distrus; 9 morți, 1<br>prizonier (Clifton C. Foster)                                           |
| 98 BG | B-24 D | 42-40520 | Ploiești –<br>Rafinăria<br>„Astra Ro-<br>mână”<br>(zona<br>Bărcănești) | doborât de<br>inamic | <p> <i>1Lt.</i> Edward T. McGuire (P)<br/> <i>2Lt.</i> James H. Marrah (CO)<br/> <i>1Lt.</i> Max H. Schiwetz (N)<br/> <i>2Lt.</i> Russell H. Godde (B)<br/> <i>TSgt.</i> Turner Y. Johnston (MB)<br/> <i>TSgt.</i> Harry G. Konecny (RO)<br/> <i>SSgt.</i> James B. Waltman (M)<br/> <i>SSgt.</i> Robert Rans (M)<br/> <i>SSgt.</i> Clark S. Fitzpatrick (M)<br/> <i>SSgt.</i> Moses F. Tate (M)                 </p>        | avionul distrus; 7 morți, 3<br>prizonieri (James B. Wal-<br>man, Robert Rans,<br>Clark S. Fitzpatrick) |



|       |        |          |                                                |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                            |
|-------|--------|----------|------------------------------------------------|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| 98 BG | B-24 D | 41-24246 | Ploiești –<br>Refinăria<br>„Astra Ro-<br>mână” | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. August W. Sullow (P)<br/>2Lt. Leroy E. Schlenker (CO)<br/>2Lt. Phillip Millar (N)<br/>2Lt. Ariel B. Shay Jr. (B)<br/>TSgt. Leonard E. Reger (MB)<br/>TSgt. William E. Treichler (RO)<br/>SSgt. Norman L. Meyer (M)<br/>SSgt. Henry A. Gallas (M)<br/>Sgt. Jack G. Samson (M)<br/>SSgt. Vincent L. Polite (M)</p> | avionul distrus; 9 morți. 1<br>prizonier (William E. Tre-<br>ichler)       |
| 98 BG | B-24 D | 41-11776 | Berceni                                        | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. John J. McGraw (P)<br/>2Lt. Charles Cavit (CO)<br/>2Lt. Robert J. Sentl (N)<br/>2Lt. George P. Giblin (B)<br/>TSgt. Warren T. Townley (MB)<br/>TSgt. Albert H. Wilmes (RO)<br/>SSgt. James A. Utley (M)<br/>SSgt. Julius A. Kish (M)<br/>SSgt. John R. Ross (M)<br/>SSgt. William P. Sheridan (M)</p>            | avionul distrus; 8 morți. 2<br>prizonieri (Charles Cavit,<br>John R. Ross) |
| 98 BG | B-24 D | 11-24198 | Pădurea<br>Românești                           | doborât de<br>inamic | <p>Capt. Wallace C. Taylor (P)<br/>FO. Paul W. Packer (CO)<br/>1Lt. Jack K. Wood (N)<br/>1Lt. Robert N. Austin (B)<br/>TSgt. Gerald E. Rabb (MB)<br/>TSgt. Alfred F. Tungeon (RO)<br/>Sgt. Arthur B. Van Kleeck (M)<br/>SSgt. Ralph M. Robins (M)<br/>SSgt. Louis Kaiser (M)<br/>SSgt. Donald R. Duchene (M)</p>         | avionul distrus; 9 morți. 1<br>prizonier (Wallace C. Taylor)               |

|        |        |          |          |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                           |
|--------|--------|----------|----------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 376 BG | B-24 D | 41-24294 | Tătăreni | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. John D. Palm (P)</p> <p>2Lt. William F. Love (CO)</p> <p>2Lt. William M. Wright (N)</p> <p>2Lt. Robert W. Merrell (B)</p> <p>TSGt. Alexander P. Rockinson (MB)</p> <p>TSGt. Harold Block (RO)</p> <p>SSgt. William E. Thompson (M)</p> <p>SSgt. Austin D. Chastain (M)</p> <p>SSgt. Clay E. Snyder (M)</p> <p>SSgt. Dallas A. Robertson (M)</p> | <p>avionul distrus; 2 morți. 8<br/>prizonieri (John D. Palm,<br/>William F. Love, Alexander<br/>P. Rockinson, Harold Block,<br/>William E. Thompson, Austin<br/>D. Chastain, Clay E. Snyder,<br/>Dallas A. Robertson)</p> |
| 389 BG | B-24 D | 42-40753 | Bănești  | doborât de<br>inamic | <p>2Lt. Lloyd H. Hughes (P)</p> <p>2Lt. Ronald L. Helder (CO)</p> <p>2Lt. Sidney A. Pear (N)</p> <p>2Lt. John A. McLoughlin (B)</p> <p>TSGt. Joseph E. Mix (MB)</p> <p>TSGt. Louis N. Kase (RO)</p> <p>SSgt. Malcolm C. Dalton (M)</p> <p>SSgt. Edmond H. Smith (M)</p> <p>SSgt. Avis K. Wilson (M)</p> <p>SSgt. Thomas A. Hoff (M)</p>                 | <p>avionul distrus; 8 morți. 2<br/>prizonieri (Edmond H. Smith,<br/>Thomas A. Hoff)</p>                                                                                                                                   |
| 389 BG | B-24 D | 42-40735 | Bobolia  | doborât de<br>inamic | <p>1Lt. Robert W. Horton (P)</p> <p>2Lt. Charles T. Hull (CO)</p> <p>2Lt. Richard M. Krug (N)</p> <p>2Lt. Elwood R. Emerson (B)</p> <p>SSgt. Zerrill J. Steen (MB)</p> <p>Sgt. Jack E. Smith (RO)</p> <p>TSGt. Frank A. Herlevic (M)</p> <p>SSgt. James V. Lambert (M)</p> <p>Sgt. Robert P. Kaufman (M)</p> <p>SSgt. Mack H. Smith (M)</p>             | <p>avionul distrus; 9 morți,<br/>1 prizonier (Zerrill J. Steen)</p>                                                                                                                                                       |

|        |        |          |         |                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                        |
|--------|--------|----------|---------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 389 BG | B-24 D | 42-40782 | Nedelea | doborât de<br>inamic | 1Lt. Robert J. O'Reilly (P)<br>2Lt. Ernest L. Poulson (CO)<br>2Lt. Richard W. Britt (N)<br>2Lt. Alfred A. Romano (B)<br>TSgt. Frank J. Kees (MB)<br>TSgt. Clell B. Riffe (RO)<br>SSgt. Troy O. McCrary (M)<br>SSgt. Jack R. Bowker (M)<br>SSgt. Phillip A. Rurak (M)<br>SSgt. Louis C. Medeiros (M)                                 | avionul distrus; 1 mort (Frank J. Kees), 9 prizonieri. |
| 389 BG | B-24 D | 42-40115 | Butoiu  | doborât de<br>inamic | 1Lt. Melvin E. Neef (P)<br>Maj. William H. Yeager (O)<br>2Lt. Carl H. Larson (CO)<br>Capt. Clay V. Ferguson (N)<br>1Lt. Charles N. Wallace (B)<br>TSgt. Fred D. Randall (MB)<br>TSgt. James J. Sedlack (RO)<br>SSgt. Earl C. Westcott (M)<br>SSgt. Harold T. Godwin (M)<br>SSgt. Arthur C. Kensit (M)<br>SSgt. Albert A. Bailey (M) | avionul distrus; întreg echipajul luat prizonier.      |

NOTĂ: (P) = pilot; (CO) = copilot; (N) = navigator; (B) = bombardier; (O) = observator; (MB) = mecanic de bord; (RO) = radio operator; (M) = mitralier.

Anexa nr. 11

# GRADELE DIN AERONAUTICA ROMÂNĂ, LUFTWAFFE ȘI USAAF ÎN TIMPUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

| Aeronautica Română               |                  | Luftwaffe            |              | United States Army Air Force |            |
|----------------------------------|------------------|----------------------|--------------|------------------------------|------------|
| Gradele                          | Abrevieri        | Gradele              | Abrevieri    | Gradele                      | Abrevieri  |
| Soldat                           | Sd.              | Flieger              | Flg.         | Private                      | Pvt.       |
| Fruntaș                          | Frt.             | Gefreiter            | Gef.         | Private First class          | Pf/C.      |
| Caporal                          | Cpl.             | Obergefreiter        | Ogfr.        | Corporal                     | Cpl.       |
| Sergent                          | Sg.              | Hauptgefreiter       | Hptgfr.      | Sergeant                     | Sgt.       |
| Adjutant stagiar aviator         | Adj. stag. av.   | Unteroffizier        | Uffz.        | Staff Sergeant               | SSgt.      |
| Adjutant aviator                 | Adj. av.         | Unterfeldwebel       | Ufw.         | -----                        | -----      |
| Adjutant major aviator           | Adj. maj. av.    | Feldwebel            | Fw.          | Technical Sergeant           | TSgt.      |
| Adjutant șef aviator             | Adj. șef. av.    | Oberfeldwebel        | Obfw.        | Master Sergeant              | MSgt.      |
| Ofițer echipaj clasa III aviator | Of. ech. III av. | Hauptfeldwebel       | Hptfw.       | Flight Officer               | FO.        |
| Ofițer echipaj clasa II aviator  | Of. ech. II. av. |                      |              |                              |            |
| Ofițer echipaj clasa I aviator   | Of. ech. I. av.  |                      |              |                              |            |
| Sublocotenent aviator            | Slt. av.         | Lieutenant           | Lt.          | Second Lieutenant            | 2Lt.       |
| Locotenent aviator               | Lt. av.          | Oberlieutenant       | Oblt.        | First Lieutenant             | 1Lt.       |
| Capitan aviator                  | Cpt. av.         | Hauptmann            | Hptm.        | Captain                      | Capt.      |
| Locotenent-comandor aviator      | Lt. cdor. av.    | Major                | Maj.         | Major                        | Maj.       |
| Capitan-comandor aviator         | Cpt. cdor. av.   | Obersleutnant        | Oberslt.     | Lieutenant Colonel           | Lt. Col.   |
| Comandor aviator                 | Cdor. av.        | Oberst               | Oberst.      | Colonel                      | Col.       |
| General de Escadră aviator       | Gen. Esc. av.    | Generalmajor         | Gen. Maj.    | Brigadier General            | Brig. Gen. |
| General Comandant aviator        | Gen. Cdt. av.    | Generalleutnant      | Gen. Lt.     | Major General                | Maj. Gen.  |
| General Inspector aviator        | Gen. Insp. av.   | General der Flieger  | Gen. d. Fl.  | Lieutenant General           | Lt. Gen.   |
|                                  |                  | Generaloberst        | Gen. Oberst. | General                      | Gen.       |
|                                  |                  | Generalfeldmarschall | Gen. Feldm.  | General of the Air Force     | GOAF       |

## PLANUL DE ATAC CONCEPT DE COLONELUL SMART

| Obiectiv         | Rafinăria                          | Nr. de instalații cheie | Ordinea ca importanță | Nr. de avioane alocate <sup>1</sup> | Ordinea în formație | Formația de zbor deasupra obiectivului | Grupul desemnat | Comandanul și liderul de formație |
|------------------|------------------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------------------------|---------------------|----------------------------------------|-----------------|-----------------------------------|
| <b>White I</b>   | România - Americană                | 6                       | 3                     | 24                                  | 1                   | 4 valuri de 6 avioane                  | 376             | Col. Compton<br>Lt. Flavelle      |
| <b>White II</b>  | Concordia - Vega                   | 6                       | 2                     | 21                                  | 2                   | 3 valuri de 6 av.<br>1 val de 3 av.    | 93              | Lt. Col. Baker<br>Maj. Brown      |
| <b>White III</b> | Standard Petrol<br>Unirea Speranța | 3                       | 5                     | 12                                  | 3                   | 4 valuri de 3 av.                      | 93              | Lt. Col. Baker<br>Maj. Potts      |
| <b>White IV</b>  | Astra Română<br>Unirea - Orion     | 10                      | 1                     | 40                                  | 4                   | 4 valuri de 10 av.                     | 98              | Col. Kane<br>Capt. Young          |
| <b>White V</b>   | Columbia - Aquila                  | 6                       | 7                     | 15                                  | 5                   | 5 valuri de 3 av.                      | 44              | Col. Johnson<br>Maj. Brandon      |
| <b>Blue</b>      | Credința Minier<br>(Brazil)        | 3                       | 6                     | 18                                  | 6                   | 3 valuri de 6 av.                      | 44              | Lt. Col. Posey<br>Capt. Diehl     |
| <b>Red</b>       | Stecaua Română<br>(Câmpina)        | 7                       | 4                     | 24                                  | 7                   | 8 valuri de 3 av.                      | 389             | Col. Wood<br>Capt. Caldwell       |

NOTĂ: <sup>1</sup> Planul inițial de atac asupra Ploieștiului a fost conceput pornind de la un număr de 151 de avioane disponibile. Ulterior au decolat cu succes 177. Cele 23 de avioane care s-au adăugat celor inițiale au fost distribuite astfel pentru cele 7 ținte: „White I” (4), „White II” (1), „White III” (6), „White IV” (6), „White V” (2), „Blue” (2) și „Red” (5).

Sursa: USAF Historical Division, Archives Branch, *US Air Force Study No. 103 (Formerly Army Air Forces Reference History; Short Title LAFRH-3): The Ploesti Mission of 1 August 1915*, f. 40 - 41

Anexa nr. 13

# CANTITATEA DE BOMBE FOLOSITĂ DE AVIAȚIA AMERICANĂ PENTRU DISTRUGEREA OBIECTIVULUI ÎN ATACUL DE LA 1 AUGUST 1943

| Ținta                                             | Nr. avio-ane    | Nr. de bombe estimate pentru distribu-<br>gerea obiectivului | Bombe explozive de 1000 livre <sup>1</sup> |         | Bombe explozive de 500 livre |        |         |     | Total bombe | Bombe incendiare |              |
|---------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|---------|------------------------------|--------|---------|-----|-------------|------------------|--------------|
|                                                   |                 |                                                              | Focos cu explozie întârziată               |         | Focos cu explozie întârziată |        |         |     |             | Tip enlez        | Tip american |
|                                                   |                 |                                                              | 1- 6 ore                                   | 1 oră   | 1- 6 ore                     | 1 oră  | 45 sec. |     |             |                  |              |
|                                                   |                 |                                                              |                                            |         |                              |        |         |     |             |                  |              |
| White I                                           | 24              | 84                                                           | 24                                         | -       | 36                           | -      | 72      | 132 | 48 cutii    | -                |              |
| White II                                          | 21              | 84                                                           | -                                          | 48      | -                            | -      | 54      | 102 | 42 cutii    | -                |              |
| White III                                         | 12              | 48                                                           | -                                          | 24      | -                            | -      | 36      | 60  | 24 cutii    | -                |              |
| White IV                                          | 40              | 180                                                          | -                                          | 120     | -                            | -      | 60      | 180 | 80 cutii    | -                |              |
| White V                                           | 15              | 80                                                           | -                                          | 36      | -                            | -      | 36      | 72  | 60 cutii    | -                |              |
| Blue                                              | 18              | 72                                                           | -                                          | 48      | -                            | -      | 36      | 84  | 36 cutii    | -                |              |
| Red                                               | 24              | 100                                                          | -                                          | 48      | -                            | -      | 48      | 96  | -           | 48 încărcături   |              |
| În plus                                           | 93 <sup>2</sup> |                                                              | -                                          | -       | -                            | -      | 92      | 92  | -           | 92 încărcături   |              |
| Total                                             | 177             | 648                                                          | 24                                         | 364     | 36                           | 48     | 386     | 818 | 290 cutii   | 140 încărcături  |              |
| Total livre                                       |                 |                                                              | 24 000                                     | 364 000 | 18 000                       | 24 000 | 193 000 |     |             |                  |              |
| Cantitatea totală de bombe (fără cele incendiare) |                 |                                                              |                                            |         |                              |        |         |     |             | 623 000          |              |

NOTE: <sup>1</sup> 1 livră = 453,6 grame.

<sup>2</sup> Cele 23 de avioane care s-au adăugat celor inițiale au luat la bord câte 4 bombe de 500 livre (focos cu explozie întârziată de 45 sec.) și câte patru încărcături de bombe incendiare.

Sursa: USAF Historical Division, Archives Branch, AAFRH-3: *The Ploesti Mission of 1 August 1943*, f. 46

# REZULTATELE ȘI PIERDERILE SUFERITE DE AVIAȚIA AMERICANĂ ÎN ATACUL DE LA 1 AUGUST 1943 CONFORM RAPORTULUI OPERAȚIONAL AL MISIUNII

| Obiectivul<br>alocat fiecărui<br>grup<br>Comandantul | Acioane         |                          |                                    | Obiectivul <sup>1</sup>         |                                                                     | Distrugere<br>(estimată în<br>procente pt.<br>facare obiec-<br>tiv) | Acioane pierdute |                          |               |       | Acioane întoarse<br>din misiune  |              |               | Ac.<br>inamice<br>distrușe<br>(reven-<br>dicate de<br>echipaj) |
|------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|------------------|--------------------------|---------------|-------|----------------------------------|--------------|---------------|----------------------------------------------------------------|
|                                                      | Deca-<br>late   | Întoarse<br>prema-<br>nu | Au<br>ajuns<br>la<br>obiec-<br>tiv | Descu-<br>nat                   | Bombar-<br>dat <sup>2</sup>                                         |                                                                     | În<br>acțiune    | Al.<br>în<br>înr-<br>cia | Alte<br>cauze | Total | La<br>baza<br>de<br>ple-<br>care | Alte<br>baze | Avari-<br>ate |                                                                |
| White I (376)<br>Col. Compton                        | 28              | 1                        | 26                                 | White I                         | 6 av. (?)<br>au lovit<br>White<br>II                                | 0%                                                                  | 1                | 1                        | 1             | 3     | 23                               | 1            | 6             | 1                                                              |
| White II (93)<br>Lt. Col. Baker                      | 25<br>37        | 5                        | 32                                 | White<br>II<br><br>White<br>III | White<br>II (?).<br>White<br>III (?).<br>White<br>IV.<br>White<br>V | 15%<br><br>0%                                                       | 11               | 2                        | 0             | 13    | 15                               | 4            | 13            | 2                                                              |
| White III (93)<br>Lt. Col. Baker                     | 12              |                          |                                    | White<br>III                    |                                                                     |                                                                     |                  |                          |               |       |                                  |              |               |                                                                |
| White IV (98)<br>Col. Kane                           | 47 <sup>3</sup> | 7                        | 39                                 | White<br>IV                     | White<br>IV                                                         | Astra 50%<br>Orion 30%                                              | 18               | 1 <sup>4</sup>           | 2             | 21    | 9                                | 10           | 14            | 33                                                             |

|                              |            |           |            |            |            |              |           |          |          |           |           |           |           |           |
|------------------------------|------------|-----------|------------|------------|------------|--------------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| White V (44)<br>Col. Johnson | 17         |           |            | White<br>V | White<br>V | 100%         | 7         | 2        | 2        | 11        | 22        | 4         | 15        | 13        |
| Blue (44)<br>Lt. Col. Posev  | 37         | 0         | 37         |            | Blue       | 100%         |           |          |          |           |           |           |           |           |
| Red (389)<br>Col. Wood       | 20         |           |            | Blue       | Red        | 100%         | 4         | 2        | 0        | 6         | 20        | 3         | 10        | 2         |
| <b>TOTAL</b>                 | <b>178</b> | <b>13</b> | <b>163</b> |            |            | <b>42,5%</b> | <b>41</b> | <b>8</b> | <b>5</b> | <b>54</b> | <b>89</b> | <b>22</b> | <b>58</b> | <b>51</b> |

NOTE: <sup>1</sup> Obiective: „White I” – Rafinăria „Româno-Americană”; „White II” – Rafinăria „Concordia – Vega”; „White III” – Rafinăriile „Standard Petrol” și „Unirea Speranța”; „White IV” – „Astra Română” și „Unirea - Orion”; „White V” – Rafinăria „Columbia - Aquilla”; „Blue” – Rafinăria „Creditul Minier” (Brazi); „Red” – Rafinăria „Steaua Română” (Cămpina)

– Nu toate grupurile au bombardat obiectivul desemnat. (?) – În unele cazuri nu se cunoaște numărul exact de bombardiere care au atacat un obiectiv și în ce măsură bombele și-au atins ținta.

<sup>2</sup> Un avion s-a prăbușit la decolare

<sup>3</sup> Avionul s-a prăbușit în mare lângă coasta Turciei.

Sursa: USAF Historical Division, Archives Branch, AAFRH-3: *The Ploesti Mission of 1 August 1943*, f. 80



## Operația „TIDAL WAVE” Formațiile de atac

(după Roger A. Freeman, *The Ploesti Raid: Through the Lens*)

*Formația de atac a Grupului 44 Bombardament  
asupra „Țintei albastre”*



Houston



Diehl



Alexander



Holmes



Shannon



W. Hughes



Phillips



Jansen



Bunker



Martin



Larson



Anderson



Stevens



Strong



Austin



Slough



Beam



Reinhart



McAtee



Whitlock



B-24 revenit la bazele aliate  
după executarea misiunii



B-24 care a abandonat misiunea  
înainte de țintă

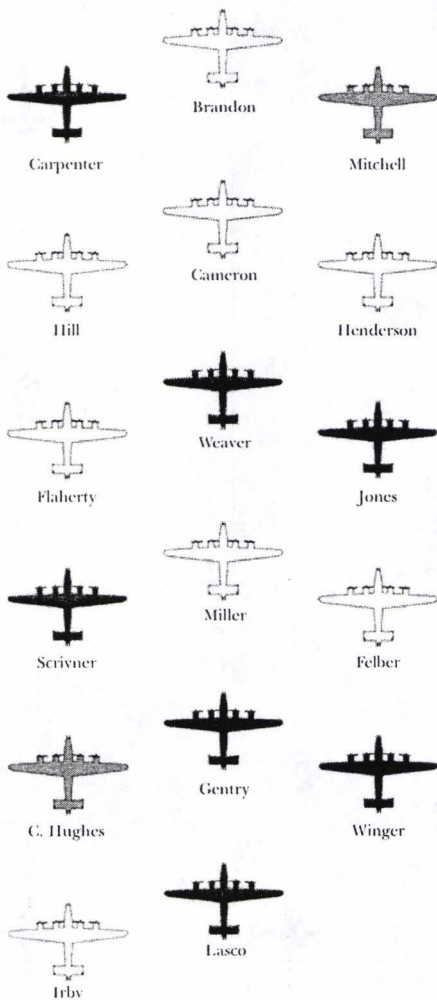


B-24 pierdut



B-24 aterizat în Turcia  
(echipajul internat)

*Formația de atac a Grupului 44 Bombardament  
asupra „Țintei albe V”*



B-24 revenit la bazele aliate  
după executarea misiunii



B-24 care a abandonat misiunea  
înainte de țintă



B-24 pierdut

B-24 aterizat în Turcia  
(echipajul internat)

Formația de atac a Grupului 98 Bombardament asupra „Țintei albe IV” (evaluările A-C)



Hinch



Banks



Neely



Hadley



Kane



Arens



Edwards



LeBrecht



Nespor



Helin



McGarry



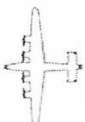
Patch



Nicholson



Shingler



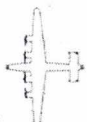
Merrick



Speiser



Pettigrew



Opsata



Hadcock



Gooden



Murphy



Underwood



Bleyer



Bennett



Johnson

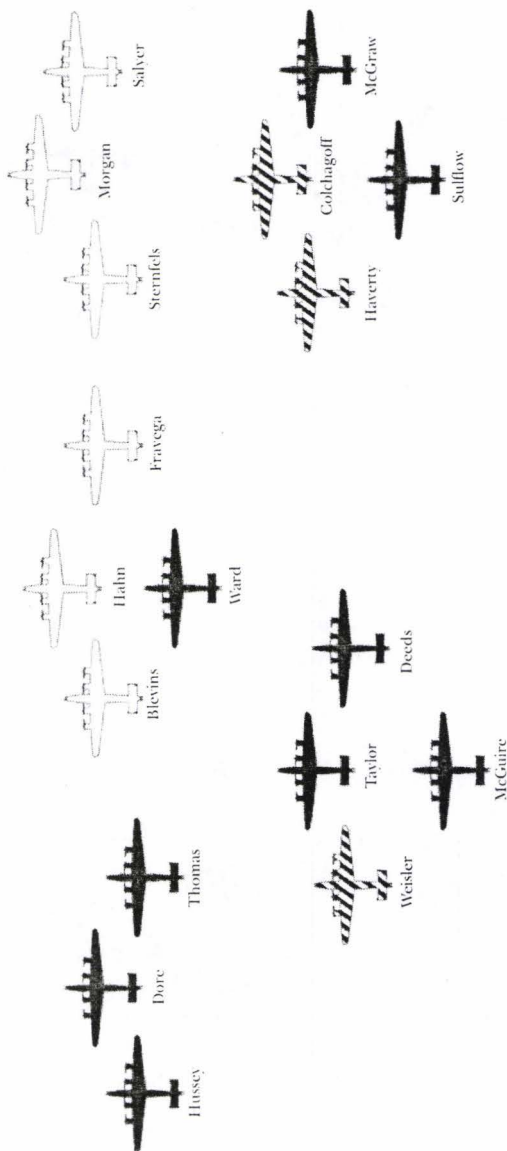


Gunn



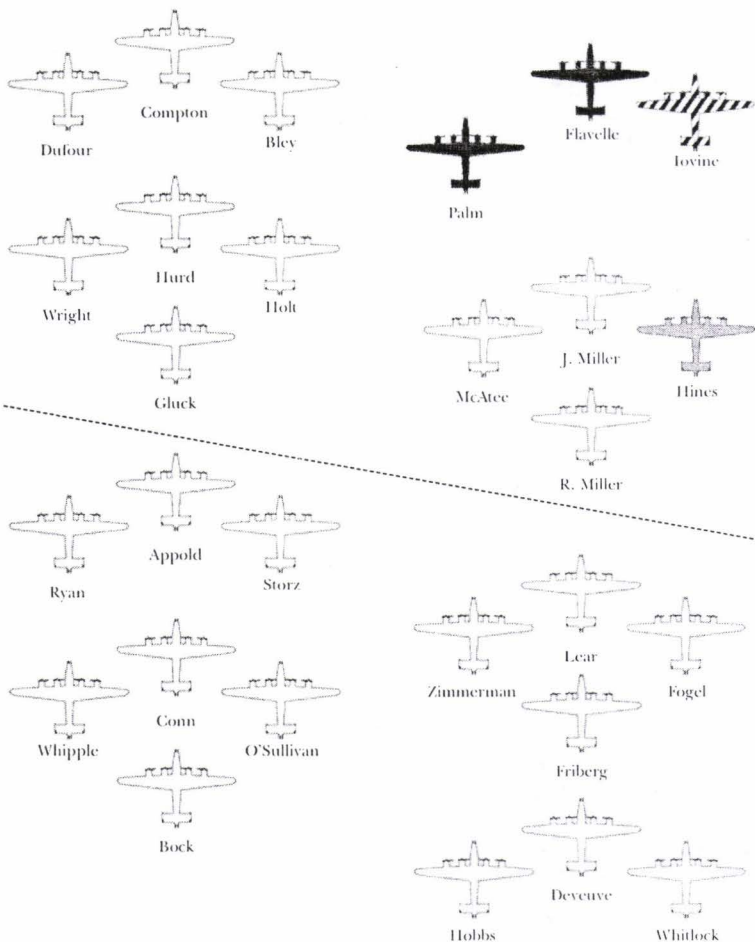
Darlington

Formația de atac a Grupului 98 Bombardament asupra „Țintei albe IV” (valurile D-E)



 B-24 revenit la bazele aliate după executarea misiunii  
 B-24 care a abandonat misiunea înainte de țintă  
 B-24 pierdut  
 B-24 aterizat în Turcia (echipajul internat)

*Formația de atac a Grupului 376 Bombardament  
asupra „Țintei albe I” (valurile A și B)*

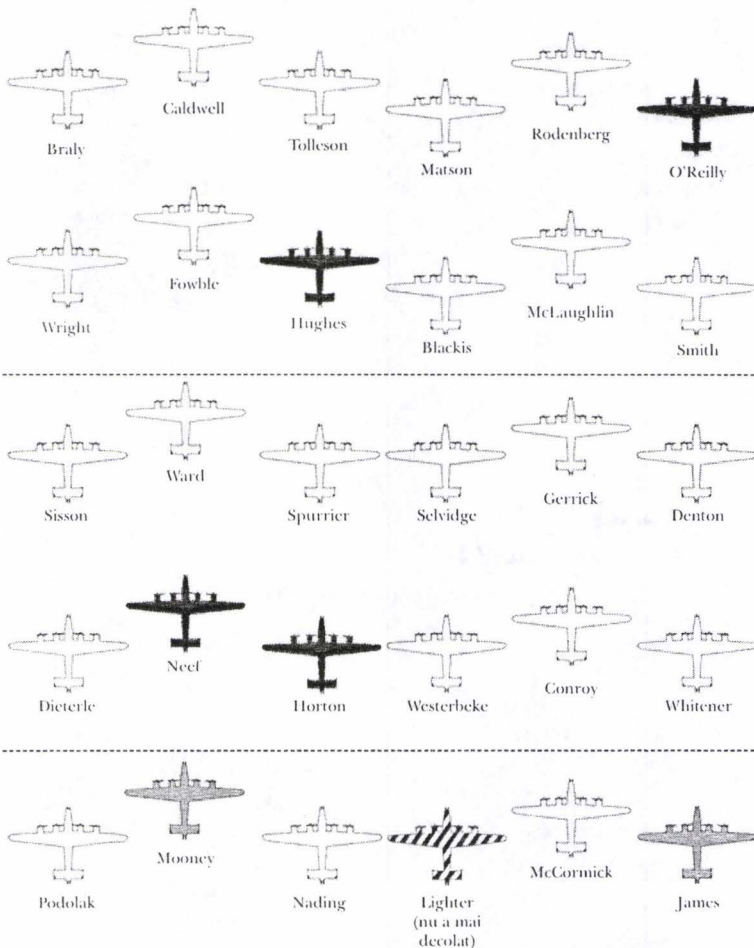


B-24 revenit la bazele aliate  
după executarea misiunii  
B-24 care a abandonat misiunea  
înainte de țintă



B-24 pierdut  
B-24 aterizat în Turcia  
(echipajul internat)

*Formația de atac a Grupului 389 Bombardament  
asupra „Țintei roșii” (valurile A-C)*



B-24 revenit la bazele aliate  
după executarea misiunii



B-24 care a abandonat misiunea  
înainte de țintă

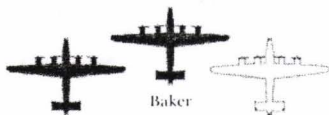


B-24 pierdut



B-24 aterizat în Turcia  
(echipajul internat)

*Formația de atac a Grupului 93 Bombardament  
asupra „Țintei albe II” (valul B)*



Porter

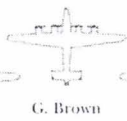
Baker



Stewart



Hurd



G. Brown



DeMont



Martin



Tate



Avendano



Turner



Ford



Black



Longnecker



Roper



Olliffe



Stampolis



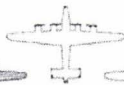
L. Brown



League



Wilkinson



Dessert



Kendall



Womble



McFarland



Geron



B-24 revenit la bazele aliate  
după executarea misiunii



B-24 care a abandonat misiunea  
înainte de țintă



B-24 pierdut



B-24 aterizat în Turcia  
(echipajul internat)

*Formația de atac a Grupului 93 Bombardament  
asupra „Țintei albe III” (valul C)*



Teltser



Potts



Emmons



Hickman



Roche



Long



Harms



McBride



Merrill



Meehan



Harvey



Collins



Freese



B-24 revenit la bazele aliate  
după executarea misiunii



B-24 pierdut



B-24 care a abandonat misiunea  
înainte de țintă



B-24 aterizat în Turcia  
(echipajul internat)





# **BIBLIOGRAFIE**

## **I. ARHIVE**

### **ARHIVELE NAȚIONALE ISTORICE CENTRALE**

Fond: Președinția Consiliului de Miniștri, 1940-1943.

Fond: Președinția Consiliului de Miniștri -- Cabinetul Militar, 1943.

Fond: Ministerul Industriei și Comerțului, 1941-1944.

Fond: Inspectoratul General al Jandarmeriei, 1941-1943.

Fond: Inspectoratul General al Jandarmeriei – Teritorial, 1941-1943.

### **ARHIVELE MILITARE ROMÂNE**

Fond: Marele Stat Major, 1942-1944.

Fond: Statul Major al Aerului, 1941-1944.

Fond: Subsecretarul de Stat al Aerului, 1941-1944.

Fond: *Microfilme*: Perioada 1940-1943. Role: P11.3.1181, P11.3.1183, P11.1184, P11.3.1185, P11.3.1186, P11.3.1188, P11.3.1190, P11.3.520, P11.3.523, P11.3.1461, P11.3.1464, P11.3.1466, P11.2584.

### **ARHIVA STATULUI MAJOR AL FORTELOR AERIENE**

Fond: CAAT.

Fond: Registrul Istoric.

### **ARHIVELE NAȚIONALE JUDEȚENE ARGEȘ**

Fond: Prefectura județului Argeș, 1943-1944.

### **ARHIVELE NAȚIONALE JUDEȚENE BRAȘOV**

Fond: Primăria orașului Brașov, 1940-1944.

Fond: Prefectura județului Brașov, 1943.

### **ARHIVELE NAȚIONALE JUDEȚENE BUZĂU**

Fond: Primăria orașului Buzău, 1938-1944.

Fond: Prefectura județului Buzău, 1941-1944.

### **ARHIVELE NAȚIONALE JUDEȚENE GIURGIU**

Fond: Prefectura județului Vlașca, 1943-1944.

### **ARHIVELE NAȚIONALE JUDEȚENE PRAHOVA**

Fond: Prefectura jud. Prahova, 1943.

Fond: Primăria orașului Ploiești, 1943-1944.

### **ARHIVA MUZEULUI MILITAR NAȚIONAL**

Fond: Fototecă

### **ARHIVA ISTORICĂ A ACADEMIEI ROMÂNE**

Fond: XIII

### **ARHIVA NAȚIONALĂ DE FILME**

Role: Bombardamente în România; Apărarea noastră antiaeriană.

### **ARHIVE EXTERNE – SUA**

#### **US National Archives**

**Air Force Historical Research Agency (Maxwell AFB, Alabama):**

USAF Historical Division, Archives Branch, *US Air Force Study No. 103* (Formerly *Army Air Forces Reference History; Short Title AAFRH-3*): *The Ploesti Mission of 1 August 1943*.

## **II. DOCUMENTE PUBLICATE**

**ANCU, Damian, BREAZU, Florentin, PĂUNESCU, Emil, Vlașca sub bombe (1941-1944). Documente**, Editura Tentant, Giurgiu, 2000.

**AVRAM, Valeriu, Aviația de asalt. Documente și memorii. Grupul 8**, Editura Modelism Internațional Srl., București, 1944.

### III. STUDII ȘI ARTICOLE PUBLICATE

**ARMĂ, Alexandru**, *Mărturii ale prizonierilor americani doborâți la 1 august 1943 în raidul asupra Ploieștiului*, în „Istorie și Civilizație”, anul IV, nr. 36/ septembrie 2012.

**ARMĂ, Alexandru, PAVELESCU, Șerban Liviu**, *1 august 1943 -- Operațiunea „Tidal Wave”. 65 de ani de la prima mare lovitură aeriană asupra zonei petrolifere românești* în „Document”, an XI, nr. 3 (41)/2008.

**AVRAM, Valeriu**, *Aspecte privind exploatarea, prelucrarea și comerțul cu petrol în județul Buzău* în „Studii și cercetări de istorie buzoiană”, Buzău, 1973.

**AVRAM, Valeriu**, *Operațiunea „Tidal Wave”* în „Revista Jandarmeriei”, anul III, nr. 15 (40)/1 august 1993.

**AVRAM, Valeriu, COSTACHE, Constantin**, *Sar în aer Ploieștii?* în „Magazin Istoric”, Serie nouă, nr. 2/1993.

**AVRAM, Valeriu**, *Primul bombardament aerian american asupra României. Operațiunea „Halpro”* în revista „Top Gun”, nr. 5/2001.

**AXWORTHY, Max**, *RAF deasupra României*, în „Aeronautica”, nr. 5/1993.

**BERHECIU, Vasile**, *Sistemul de apărare antiaeriană din zona strategică Valea Prahovei în anii 1943-1944*, în „Societate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istorie Militară”, nr. 1, București, f.d.

**DAVID, Aurel, PAVELESCU, Șerban**, *Organizarea apărării anti-aeriene în zona petroliferă Valea Prahovei în perioada 1942-1944*, în „Societate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istorie Militară”, nr. 1, București, f.d.

**LATHAM Jr., Ernest L.**, *All Thankful: Reports by Neutral Observers of American Prisoners of War Held in Romania, 1943-1944*, în „Romanian Civilization. A Journal of Romanian and East Central European Studies”, vol. V, nr. 1, Spring 1996.

**PAVELESCU, Șerban-Liviu**, *Petrolul românesc de la intenții la fapte în strategia de război a aliaților. Prima mare lovitură aeriană asupra zonei petrolifere românești – 1 august 1943* în „Studii de politică de apărare, teorie, doctrină, artă și istorie militară”, Anuar al Institutului de Studii Operativ-Strategice și Istorie Militară, Editura „Vasile Cârlova”, București, 1996.

**DUȚU, Alexandru, CONSTANTINIU, Florin**, *Un episod mai puțin cunoscut al celui de-al doilea război mondial*, în „Revista de Istorie”, tom. 42, nr. 7/1989.

**GHEORGHE, Viorel**, *Duel pe cerul României*, în „Dosarele Istoriei”, nr. 7(59)/2001.

**PREDĂ, Gavriil**, *Apărarea antiaeriană româno-germană în zona petroliferă a României în „70 de ani de la intrarea României în Al Doilea Război Mondial. Contribuția Forțelor Aeriene Române în Campania anului 1941. Doctrină, instruire și înzestrare. Personalități. Acțiuni militare.”*, volum editat de Statul Major al Forțelor Aeriene. Școala de aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2012.

**ROTARU, Jipa**, *Bombardamentul de la 1 august 1943: victorie sau înfrângere*, în „Societate și Armată în secolul XX”, Colecția „Revista de Istorie Militară”, nr. 1, București, f.d.

**SEESE, Robert J.**, *Ground level air war. The Army Air Force attack on Ploiești*, în „Air Classics”, vol. XIX, nr. 3, martie 1983.

**SEESE, Robert J.**, *Through flak and firestorm* în „Great Battles. Military History”, martie 1989.

**TRAȘCĂ, Ottmar**, *Bombardamentele aviației anglo-americane asupra României, Aprilie-August 1944. Percepții maghiare și germane*, Institutul de istorie „George Bariț” din Cluj-Napoca, disponibil pe [www.history-cluj.ro/Istorie/anuare/2002/Otto%20-%20Bombardamentele%20anglo.htm](http://www.history-cluj.ro/Istorie/anuare/2002/Otto%20-%20Bombardamentele%20anglo.htm).

**TUDOR, Vasile**, *O escadrilă română la Festung Ploiești (1943)*, în „Festung Ploiești”, Ploiești, Editura Printeuro, 2004.

**ȚARĂLUNGĂ, Ion**, *Cheia unui mister din august 1944*, în „Aeronautica”, nr. 2/1991.

#### IV. MEMORII ȘI LUCRĂRI CONTEMPORANE

**ANTONIU, Dan, CICOȘ, George**, *Vânătorul IAR-80. Istoria unui erou necunoscut*, Editura Modelism, București, 2000.

**ARDERY, Philip**, *Bomber pilot. A memoir of World War II*, University Press of Kentucky, Lexington, 1978.

**ARMĂ, Alexandru, TURTURICĂ, Sorin**, *Misiuni de sacrificiu. Grupul I Vânătoare în apărarea teritoriului național (aprilie-iunie 1944)*, Editura Militară, București, 2011.

**AVRAM, Valeriu**, *Istoria aviației militare române 1910- 2010*, Editura Scrib, București, 2010.

**AVRAM, Valeriu, NICOARĂ, Marius-Adrian**, *Buzăul și Aeronautica română*, Editura Editgraph, Buzău, 2012.

**BRESTOIU, Horia**, *Impact la paralela 45*, Editura Junimea, Iași, 1986.

**BUZATU, Gheorghe**, *Din istoria secretă a celui de-al doilea război mondial*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1988.

**BUZATU, Gheorghe**, *O istorie a petrolului românesc*, Editura Enciclopedică, București, 1998.

**CRĂCIUNOIU, Cristian (coord.), AVRAM, Valeriu, ANTONIU, Dan, TUDOR, Vasile, ȚARĂLUNGĂ, Ion**, *Operațiunea „Tidal Wave” (Valul nimicitor). 1 August 1943 – Documente inedite*, Editura Modelism, București, 1993.

**CREANGĂ-STOILEȘTI, Gheorghe Florea**, *Istoria Apărării Civile*, vol. I, Ed. Porto-Franco, Galați, 1993.

**DUGAN, James, STEWART, Carroll**, *Ploesti: The Great Ground-Air Battle of 1 August 1943*, Random House, New York, 1962.

**FREEMAN, Roger A.**, *The Ploesti Raid: Through the Lens*, London, fa.

**GHERGHINA, Narcis Ionuț**, *Istoria bombardamentelor americane asupra fostelor județe Argeș și Muscel 1943-1944*, Editura Carminis, Pitești, 2002.

**GRIGORESCU, Ioan**, *Bine ați venit în infern!...*, Editura Nemira, București, 1995.

**HILL, Michael**, *Black Sunday: Ploesti*, Schiffer Publishing Ltd., Atglen, P.A., 1993.

**HILLGRUBER, Andreas, Hille**, *Regele Carol și Mareșalul Antonescu*, Editura Humanitas, București, 1994.

\*\*\**Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române*, vol.I, Editura Modelism, București, 1996.

**LEE, Arthur Gould**, *Crown against Sickle. The Story of King Michael of Roumania*, Hutchinson, London, 1950.

**NĂSTASE, Corneliu, MELINTE, Dan, BUJOR, Răzvan**, *Ploesti: Low Level Strike*, Editura Modelism, București, 2007.

**PANDEA, Adrian, ARDELEANU, Eftimie**, *Românii în Crimeea. 1941-1944*, Editura Militară, București, 1995.

**PELIN, Mihai**, *Raidul escadrei trădate*, Editura Elion, București, 2005.

**PENTELESCU, Aurel**, *Aeronautica română pe frontul de est (22 iunie 1941-23 august 1944)*, Editura Universității de Apărare „Carol I”, București, 2006.

**PENTELESCU, Aurel, NICOARĂ, Marius-Adrian**, *Aeronautica română în anii celui de-al doilea război mondial (22 iunie-12 mai 1945)*, Editura Editgraph, Buzău, 2011.

**PORTER, Ivor**, *Operațiunea Autonomous în România pe vreme de război*, Editura Humanitas, București, 2008.

**PREDA, Eugen**, *Miza petrolului în vâltoarea războiului*, București, 1983.

**ROBA, Jean-Louis, MOMBEEK, Eric**, *La chasse de jour allemande en Roumanie*, Editura Modelism International SRL, București, 1994.

**ROBA, Jean-Louis, CRĂCIUNOIU, Cristian**, *La chasse de nuit germano-roumaine. 1913-1944*, Editura Modelism, București, 1997.

**ROMANO, Mihnea**, *România în al doilea război mondial*, Editura Vestala, București, 2001.

**SCHULTZ, Duane**, *Into the Fire. Ploesti, the Most Fateful Mission of World War II*, Westholme Publishing, Yardley, 2007.

**STĂNESCU, Eugen, STĂNESCU, Iulia, PREDA, Gavril**, *Petrol și bombe la Ploiești*, Editura Imprimex, Ploiești, 1994.

**STOUT, Jay A.**, *Fortăreața Ploiești. Campania pentru distrugerea petrolului lui Hitler*, Editura Meditații, București, 2010.

**SWEETMAN, John**, *Ploesti Oil Strike*, New York, Ballantine Books, 1974.

\*\*\**The Army Air Forces in World War II*, vol. I-III, Prepared under the editorship of Wesley Frank Craven & James Lea Cate, New Imprint by the Office of Air Force History, Washington, D.C., 1983.

**TUDOR, Vasile**, *Ei au forțat imposibilul*, Editura Start 2001, București, 1993.

**TUDOR, Vasile**, *Războiul aerian în România (1911-1944)*, Editura Tiparg, Pitești, 2006.

**WALKER, James W.**, *The Liberandos: A World War II history of the 376th Bomb Group (H) and its founding units*, 376<sup>th</sup> Heavy Bombardment Group Veterans Association, Inc., 1994.

**WEBSTER, Charles, FRANKLAND, Noble**, *The Strategic Air Offensive against Germany, 1939-1945*, vol. I, U.K. Military Series, 1961.

**WOLF, Robert Leon**, *Low Level Mission. The Story of the Ploesti Raids*, Doubleday & Co., Inc., Garden City, New York, 1957.

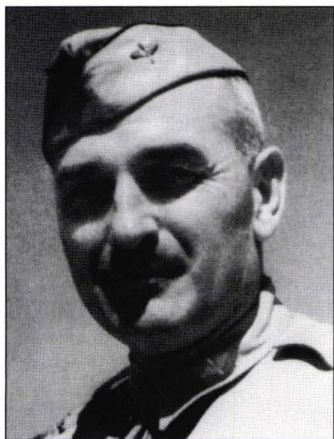
## V. INTERNET

<http://www.elknet.pl/accestory/stojanov/stojanov.htm>

## VI. ALTE SURSE

(Filme documentare): *Knights of the Sky: Air War Over Romania*, regizor Nicholas Dimăncescu, Kogainon Films, 2010.

## COLIȚĂ FOTO



Colonelul Harry H. Halverson



Generalul Henry H. Arnold



Colonelul Jacob E. Smart

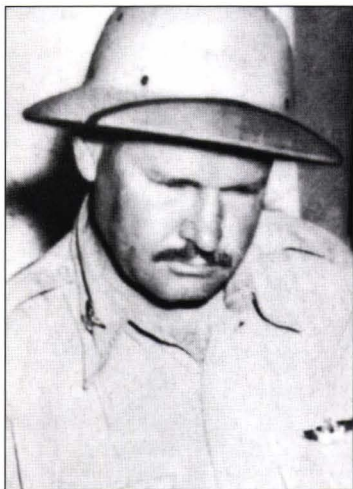


Generalul de brigadă  
Uzal Girard Ent





Colonelul Keith K. Compton,  
comandantul Grupului 376,  
*Liberandos*



Colonelul John R. „Killer”  
Kane, comandantul Grupului  
98, *Pyramidiers*



Colonelul Leon W. Johnson,  
comandantul Grupului 44,  
*The Flying Eight Balls*



Locotenent-colonelul Addison  
E. Baker, comandantul Grupului  
93, *Ted's Travelling Circus*



Colonelul Jack W. Wood,  
comandantul Grupului 389,  
*The Sky Scorpions*



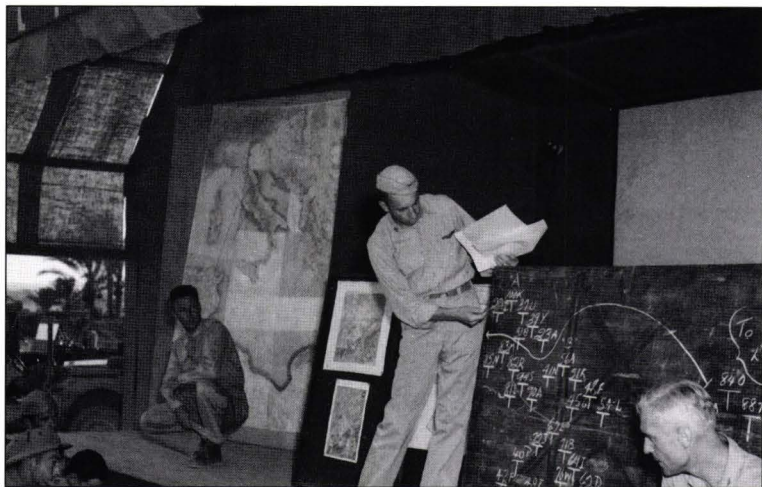
Colonelul Edward „Ted”  
Timberlake, cel care a condus  
antrenamentele echipajelor  
americane în deșertul libian



Generalul Lewis H. Brereton, comandantul Forțelor Aeriene Militare  
ale Statelor Unite din Orientul Mijlociu



Aviatorii americani din Grupul 44 primesc ultimele instrucțiuni înainte de plecarea în misiune



Instruirea echipajelor din Grupul 376 de sub comanda colonelului Keith Compton

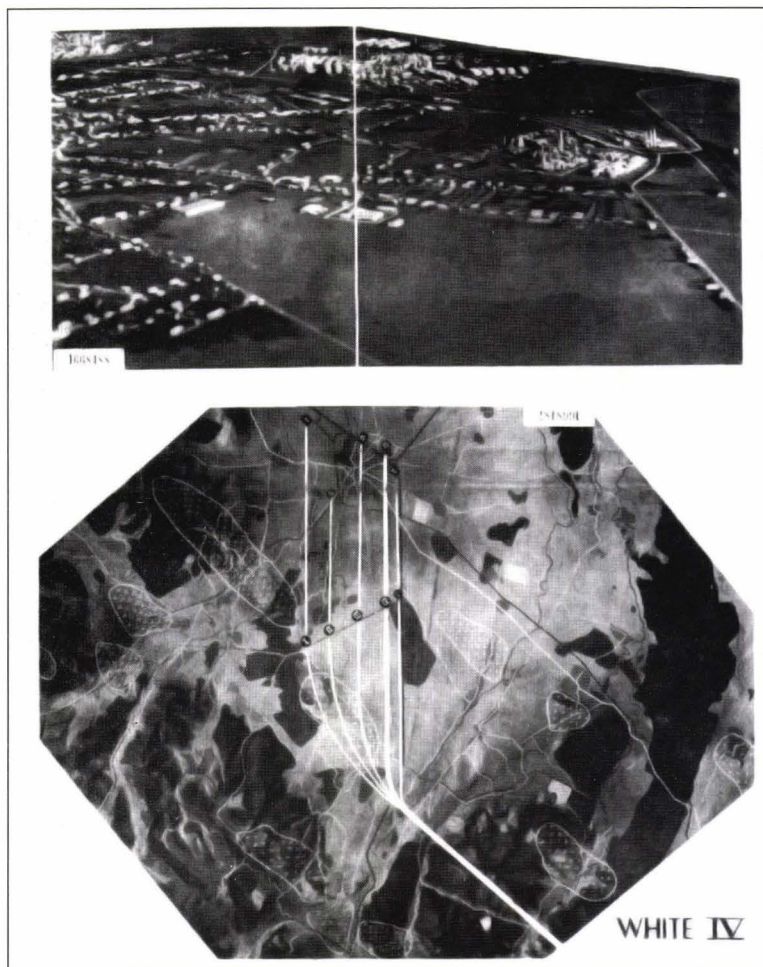


Verificarea motoarelor la un B-24 *Liberator*



Bombă americană de 1 000 de livre

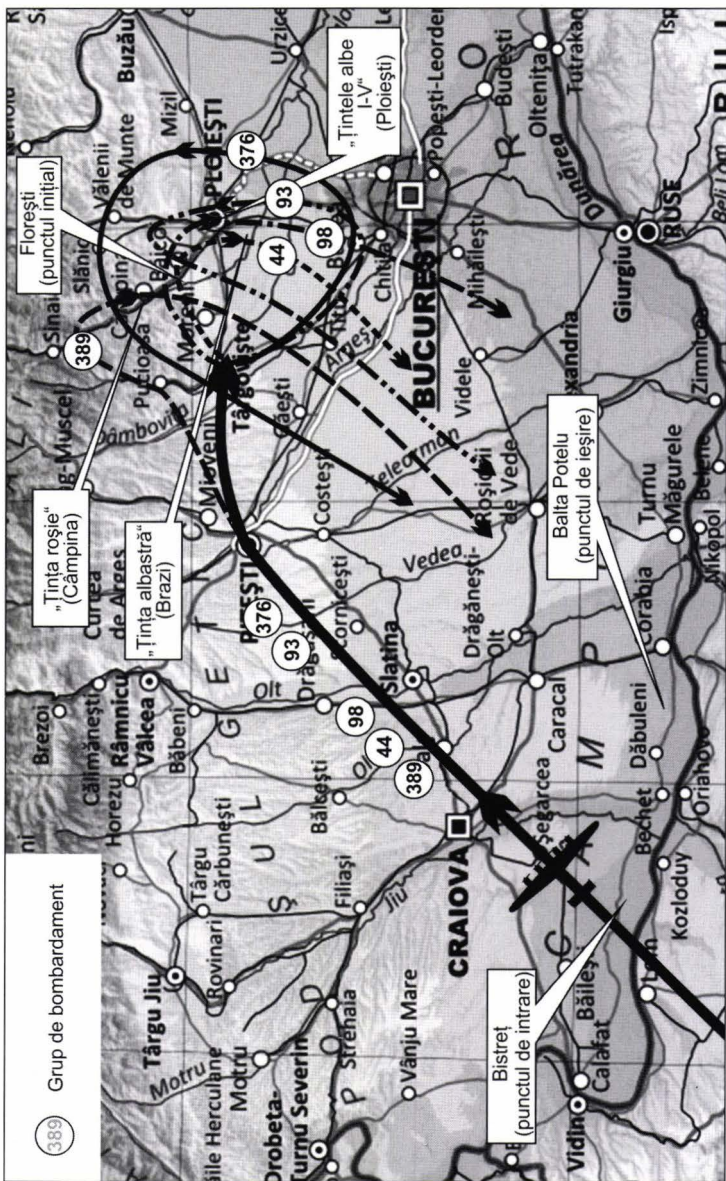




Imagine panoramică a Rafinăriei „Astra Română” („White Target IV”), desemnată ca ținta prioritară a Grupului 98



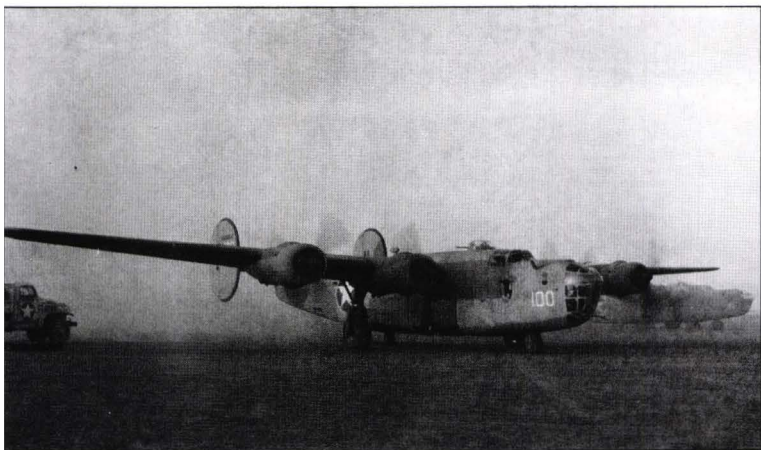
Traseul de zbor al bombardierelor americane din Libia spre zona petroliferă Ploiești; cu cifre sunt marcate aerodromurile pe care au aterizat avioanele care nu au reușit să ajungă înapoi la bazele din zona Benghazi (după Roger A. Freeman, *The Ploesti Raid: Through the Lens*)

Traseul de zbor deasupra României (după Roger A. Freeman, *The Ploesti Raid: Through the Lens*)



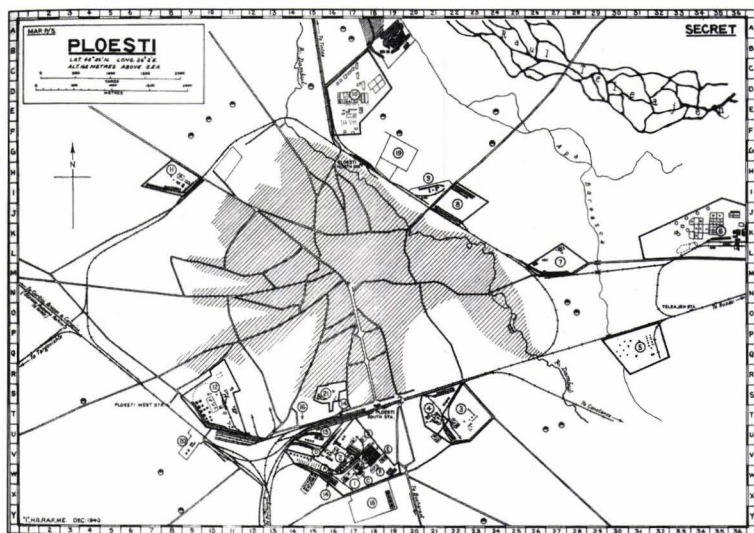


Macheta Ploieștiului, la scara 1:5000, realizată de RAF în Anglia și transportată în Libia pentru antrenamentul piloților americani



Nava-amiral a misiunii, *Liberatorul Teggie Ann*





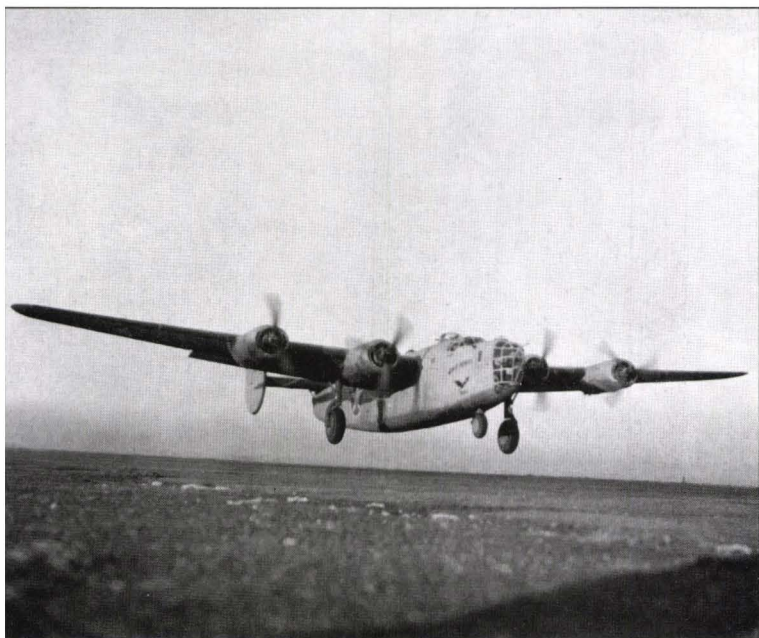
Harta Ploieștiului cu dispunerea rafinăriilor



*Liberatorul Wongo Wongo la sol; avionul se va prăbuși în Marea Mediterană, întreg echipajul pierzându-și viața*



Avioanele B-24 *Liberator* din Grupul 376 gata de decolare;  
în prim-plan se poate observa bombardierul *Brewery Wagon*, primul  
aparat american care avea să fie doborât la Ploiești



Decolarea lui *Wongo Wongo*



Bombardiere B-24 deasupra mării



Prăbușirea în mare a avionului *Wongo Wongo*



Avioane B-24 din Grupul 389 zburând la joasă înălțime deasupra  
României

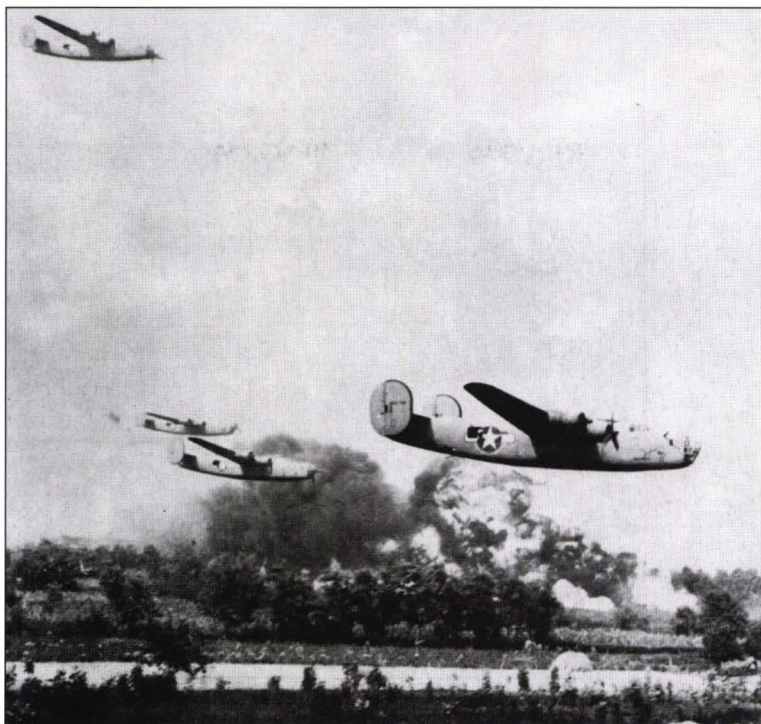




Bombardiere din Grupul 98 îndreptându-se spre obiectiv



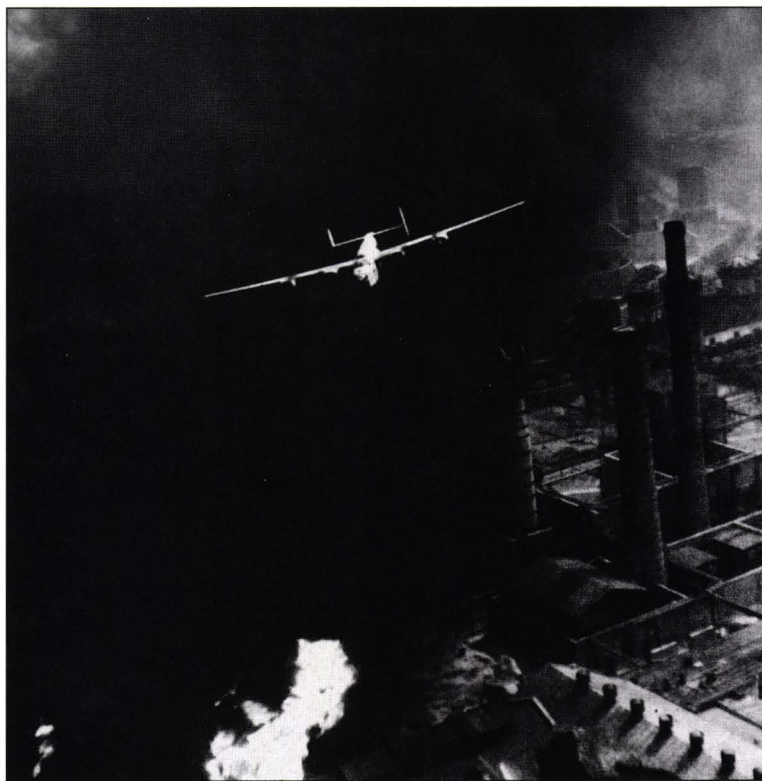
Avioane B-24 deasupra Ploieștiului fals



Bombardiere B-24 îndepărtându-se de obiectiv; în plan secund, se pot observa exploziile provocate de bombe



Rafinăria „Creditul Minier” din Brazi lovită de bombele americane

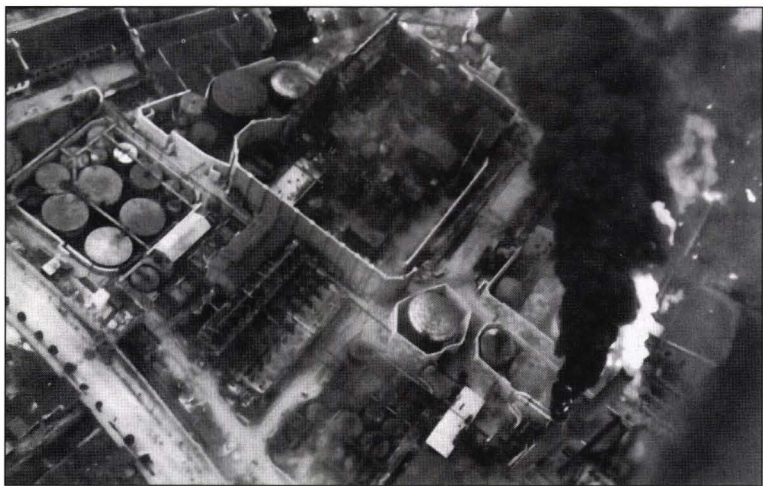


O fotografie clasică: bombardierul *The Sandman* al locotenentului Robert Sternfels ieșind din fumul provocat de exploziile de la Rafinăria „Astra Română”



Rafinăria „Astra Română” în flăcări  
(imagine surprinsă în timpul atacului de la bordul unui B-24)





Rafinăria „Steaua Română” în timpul atacului





Tun AA de 20 mm în acțiune



Tunuri AA de 37 mm tip „Rheinmetall” din centura de apărare a Ploieștiului







Tunuri AA românești de tip „Rheinmetall”

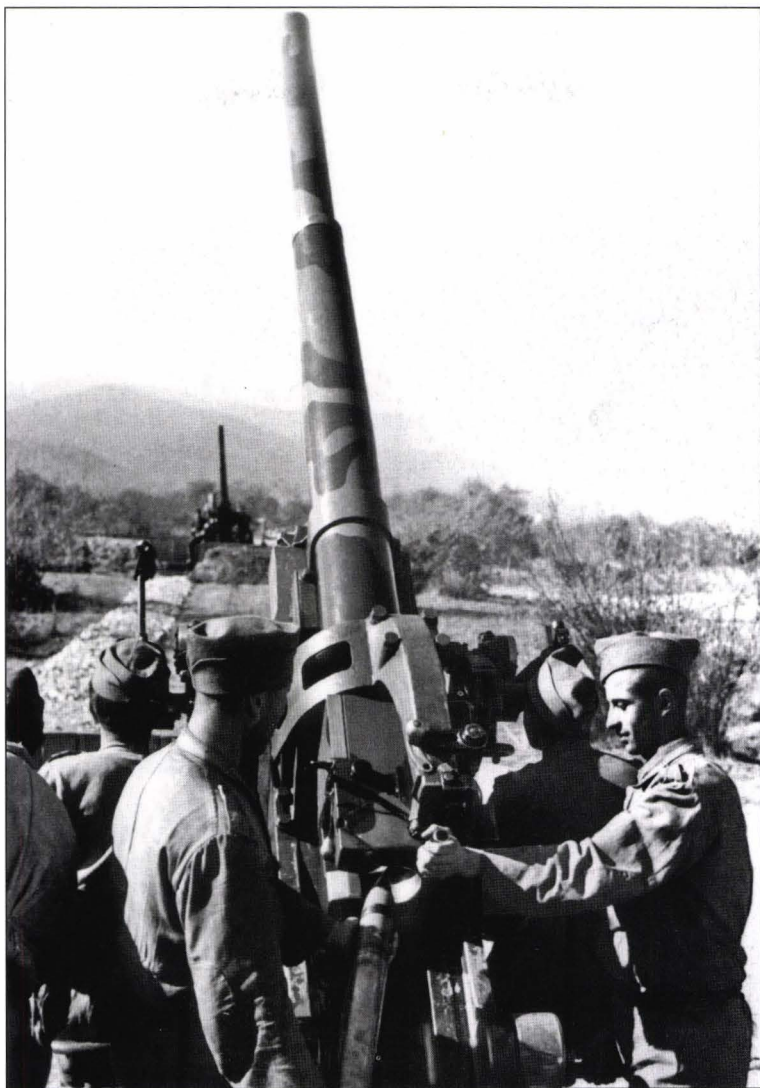




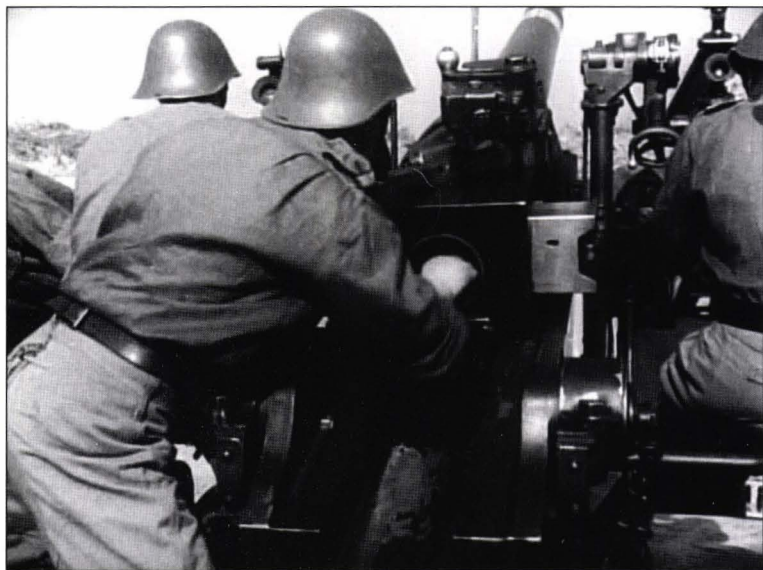
În așteptarea inamicului



Tun AA german de 20 mm tip „Gustloff” instalat în apropierea unei rafinării



Militari din Misiunea Aeriană Americană de cercetări tehnico-tactice, de sub comanda colonelului Crowne, inspectând un tun AA de 75 mm tip „Vickers” (septembrie 1944)



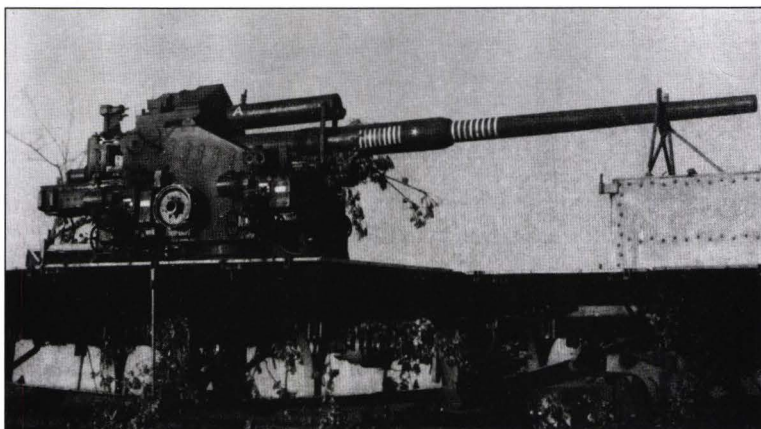
Tun AA de 75 mm







Tunuri AA montate pe platforme de cale ferată din dispozitivul de apărare a zonei petrolifere

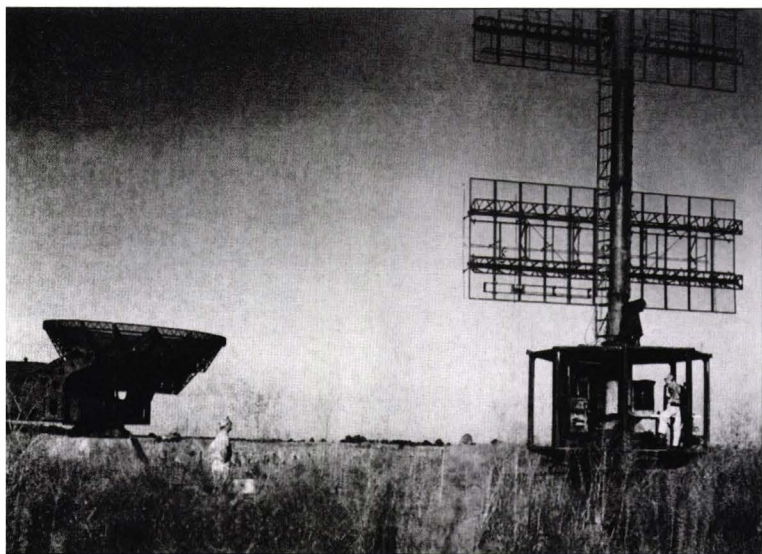


Tun AA de 128 mm montat pe platformă de cale ferată





Artilerist român la telemetru



Stație de radiolocație



Post de pândă aeriană



Urmărirea inamicului



Sublocotenentul av.  
Carol Anastasescu



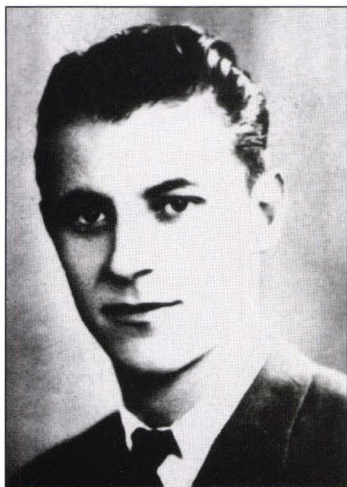
Locotenentul av.  
Ioan Bârlădeanu



Adjutantul av. Mitrică Encioiu



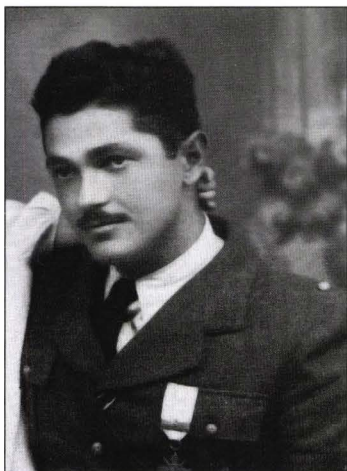
Ofițerul de echipaj clasa a III-a  
av. Ioan Maga



Adjutantul av.  
Nicolae Scully Logotheti



Căpitanul av. Ghica Marin,  
comandantul Escadrilei 51  
Vânătoare de noapte



Sublocotenentul av.  
Cristu I. Cristu



Submaistrul cl. I  
Gheorghe Teliban



Un pilot din Escadrila  
53 Vânătoare împreună  
cu un câțel; pe capota  
motorului se poate  
observa emblema  
escadrilei



Grup de piloți români pe Mizil; primul din dreapta este  
adjutantul av. Mitrică Encioiu



Căpitanul av. Toma Lucian, comandantul Escadrilei 53 de la Mizil



Ioan Maga (în avion) dând mâna cu un camarad



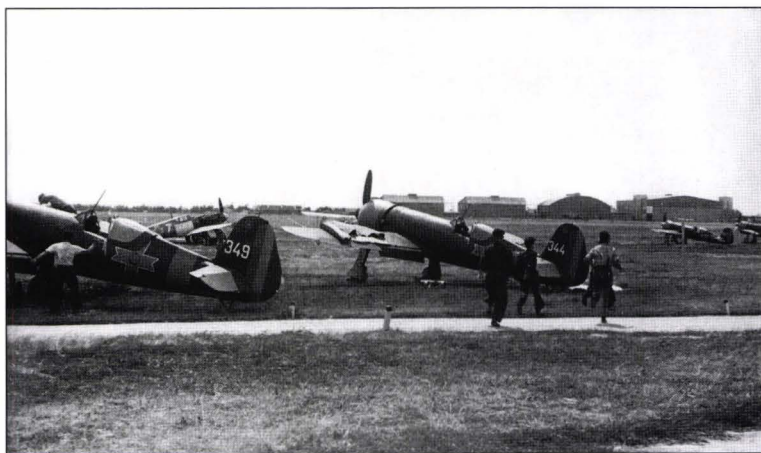
Locotenentul av. Ioan Bârlădeanu în carlinga avionului IAR-80 C nr. 279, cu care a obținut cele două victorii aeriene la 1 august 1943



Epava avionului IAR-80 nr. 222 al sublocotenentului av. Carol Anastasescu, găsită lângă Ploiești



Avioane IAR-80 pe aerodromul de la Târgșor



Alarmă la Pipera; piloții din Grupul 6 Vânătoare  
se pregătesc de decolare





Piloții români și germani pe aerodromul de la Mizil studiind pe machete metodele de atac asupra bombardierelor americane; în plan secund, se vede avionul „1 alb” al căpitanului Wilhelm Steinmann



Mareșalul Ion Antonescu în vizită la I./JG 4; în centru se află locotenentul Hans-Wilhelm Schöpper



Căpitanul Wilhelm  
Steinmann, comandantul  
Escadrilei 1./JG 4 de la Mizil



Locotenentul Hans-Wilhelm  
Schöpper, comandantul  
Escadrilei 2./JG 4 de la Mizil



Locotenentul Manfred  
Spenner, comandantul  
Escadrilei 3./JG 4 de la Mizil



Asul aviației bulgare,  
locotenentul Stoyan Stoyanov,  
creditat cu doborârea unui  
*Liberator* la 1 august 1943



Epava bombardierului  
*Brewery Wagon* doborât  
la Tătărani



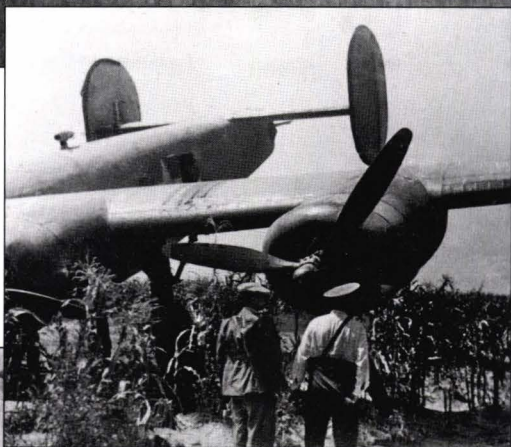
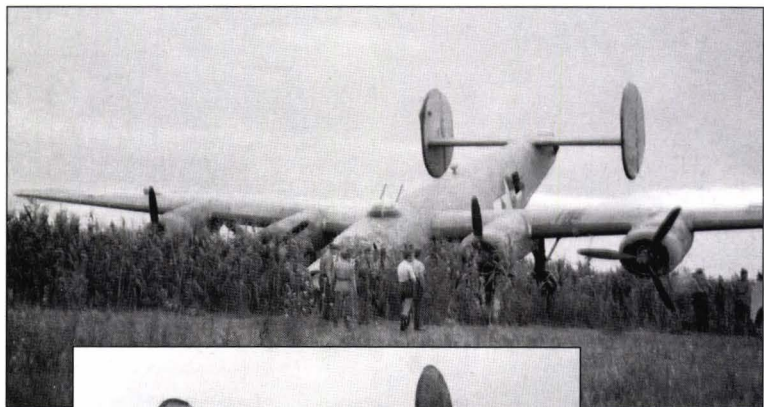




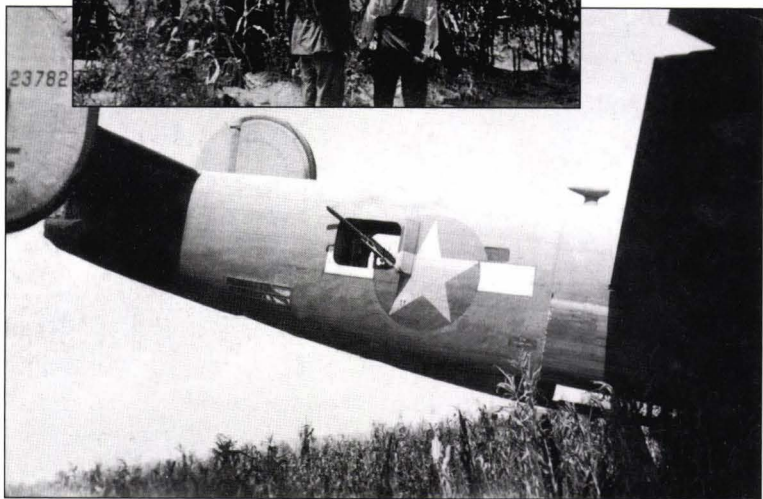
Resturile bombardierului *Sad Sack 2* căzut la marginea comunei Butimanu; lângă epavă s-a fotografiat locotenentul av. Ioan Bârlădeanu (în mijloc), cel care a revendicat doborârea sa

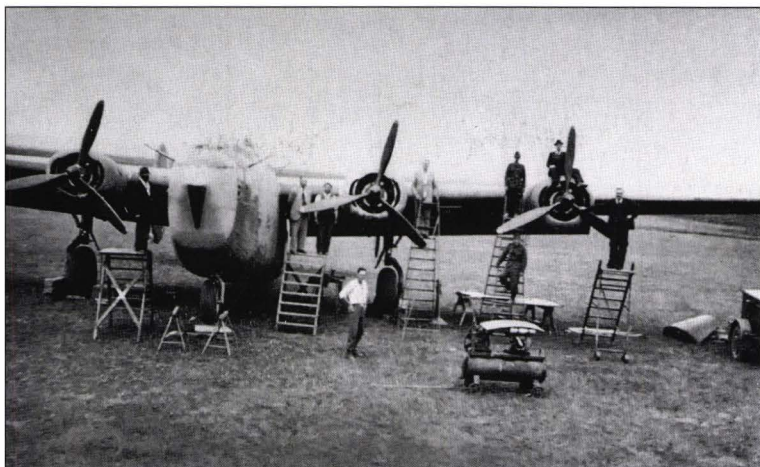


Bucăți din bombardierul *Wing Dinger* găsite la Poienarii Burchii – Podul Văleni, în curtea unui localnic; fotografia a aparținut locotenentului av. Ioan Bârlădeanu, care a revendicat avionul ca fiind a doua sa victorie personală la 1 august 1943

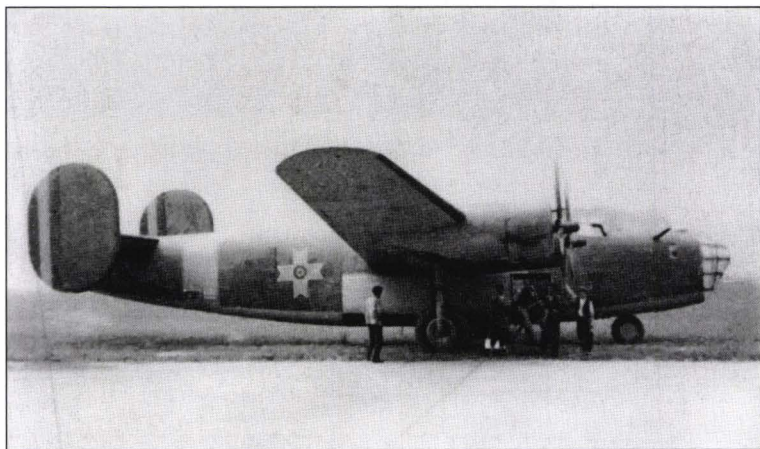


Bombardierul  
*Boiler Maker II*,  
aterizat forțat  
într-un lan  
de porumb la  
Trestieni





Repararea bombardierului *Boiler Maker II*, care a fost pus  
în stare de zbor

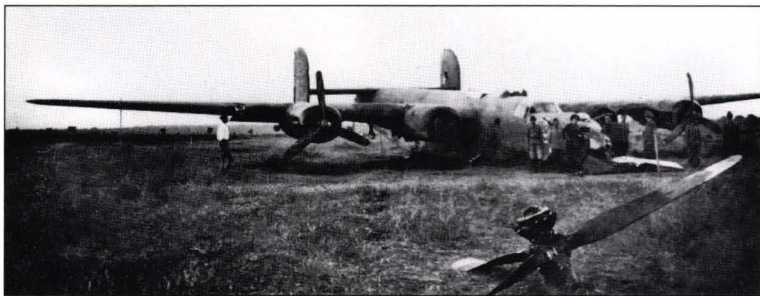


*Boiler Maker II* cu însemne românești, pe aerodromul Ghimbav,  
Brașov





Grup de aviatori români lângă *Honkey Tõnk Gal*; al doilea din dreapta este locotenentul av. Dumitru Baciuc de la Grupul 6 Vânătoare



Epava lui *Honkey Tõnk Gal*





Militari români, pozând lângă bombardierul *Chatanooga Choo-Choo*, care a aterizat forțat în prundișul Prahovei, la Nedelea







Resturile avionului *Ole Kickapoo* împrăștiate în albia râului Prahova, lângă podul de la Bănești



O bucată din coada bombardierului *Sand-Witch* găsită în râul Prahova, lângă Bobolia



Coada *Liberatorului Jersey Bounce*, căzut la nord de Ploiești, lângă Rafinăria „Vega”



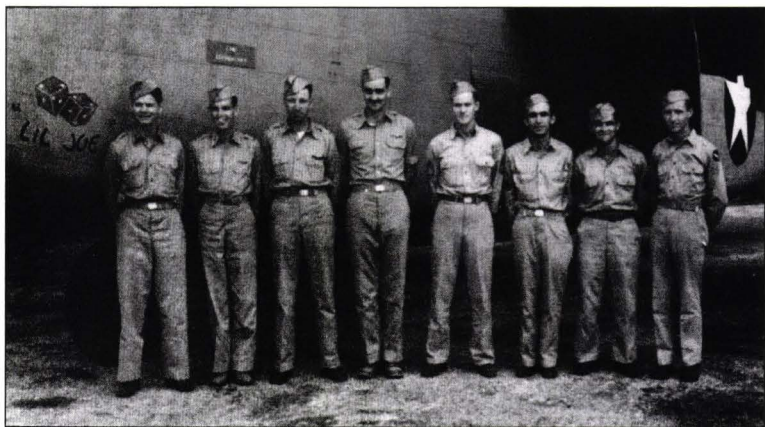
Un militar român ținând în mână o bucată de plexiglas dintr-un B-24



Epava avionului *Lil Joe* căzut la sud-est de Ploiești, lângă Tătărani



Bombardierul *Lil Joe* înainte de misiune



O parte din echipajul lui *Lil Joe*





*Chatanooga Choo Choo*



Echipajul lui *Boiler Maker II*; al doilea din dreapta este pilotul Theodore E. Helin



Echipajul bombardierului *Kickapoo* (pilot: Robert J. Nespor), care s-a prăbușit imediat după decolare



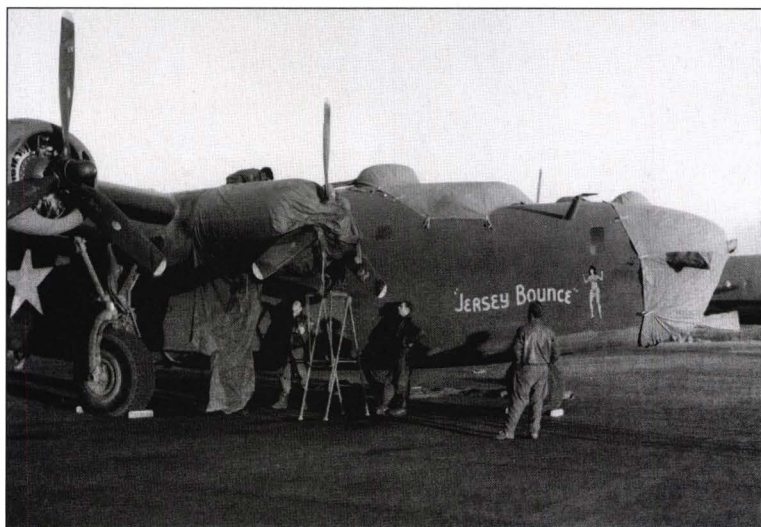
*Tagalong*



*Old Baldy*



Echipajul bombardierului *The Vulgar Virgin*; primul din dreapta este pilotul Wallace C. Taylor, singurul care a supraviețuit după ce avionul a fost doborât lângă pădurea Românești



*Jersey Bounce*





*Forky II*, lângă Bărcănești-Berceni



O parte a echipajului de pe *Snow White and the Seven Dwarfs* (pilot: James A. Gunn III); bombardierul s-a prăbușit în Bulgaria, la întoarcerea din misiune



Echipajul de pe *Honkey Tonk Gal*. Pe rândul de jos, al doilea din dreapta, este pilotul Hubert H. Womble, cel care a reușit o aterizare forțată lângă Strejnic, salvând viața a nouă din membrii echipajului

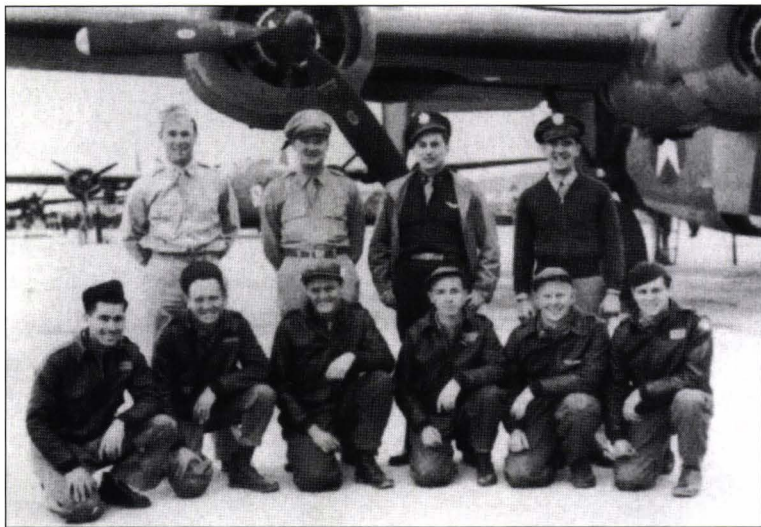


Locotenentul Roy C. Harms, pilotul bombardierului *Hell's Angels*, prăbușit la Chițorani, pe o mică colină, lângă Rafinăria „Unirea Speranța”



*The Sad Sack*





Echipajul lui *Ole Kickapoo*; pe rândul de sus (de la stânga la dreapta): Lloyd H. Hughes, Ronald L. Helder, Sidney A. Pear, John A. McLoughlin; pe rândul de jos (de la stânga la dreapta): Joseph E. Mix, Louis N. Kase, Edmond H. Smith, Avis K. Wilson, Malcom C. Dalton și Thomas A. Hoff; dintre ei, numai Smith și Hoff au supraviețuit



*Liberatorul Ole Kickapoo* surprins în momentul prăbușirii în albia râului Prahova (imaginea a fost luată de la bordul lui *Old Blister Butt* de către George Makin Jr.)



Echipajul de pe *Lil Abner*



Echipajul de pe *Lady Luck*



Membrii echipajului de pe *Horse Fly*



*G.I. Gal*





Locotenentul Nicholas  
Stampolis, pilotul de pe *Jose*  
*Carioca*



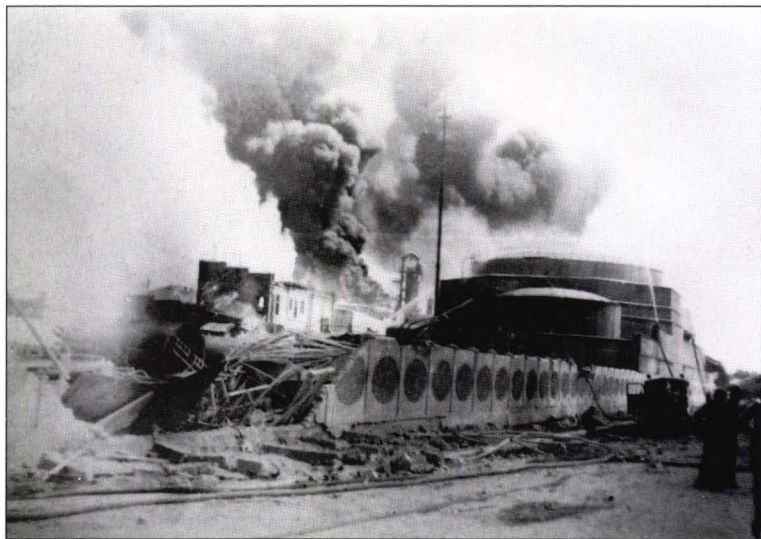
Maiorul John L. Jerstad,  
copilotul locotenent-colonelului  
Addison Baker de pe *Hell's*  
*Wench*



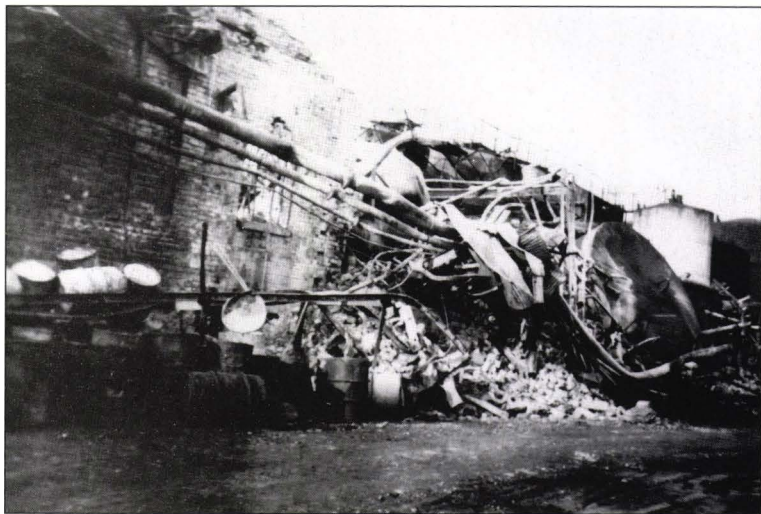
Sublocotenentul Lloyd D.  
Hughes, pilotul lui *Ole Kickapoo*



Locotenentul John D. Palm,  
pilotul lui *Brewery Wagon*



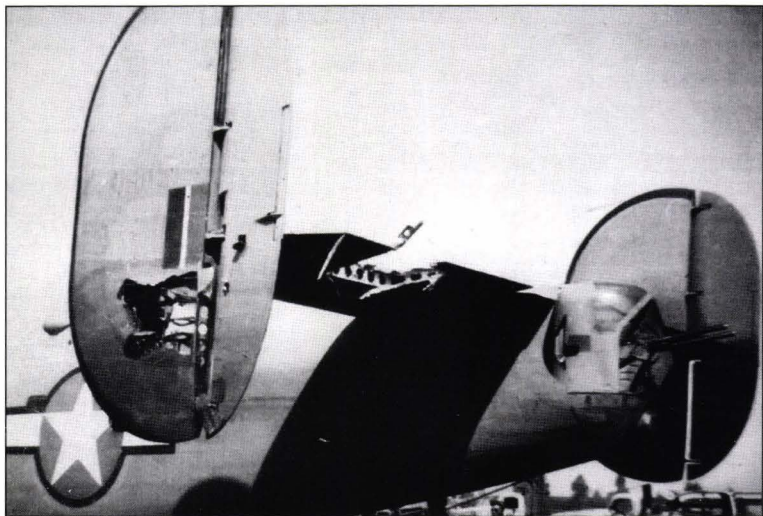
Rafinării arzând la Ploiești, imediat după atac



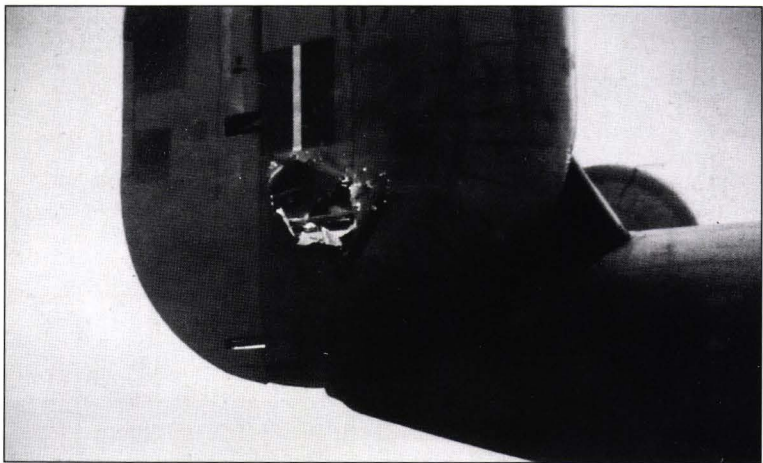
Efectele produse de bombardament la una din rafinării



Așteptarea bombardierelor la Benghazi



Urmele luptelor de la Ploiești



Gaură de proiectil AA în coada unui *Liberator* întors de la Ploiești





Colonelul Leon Johnson (*în centru*), comandantul Grupului 44, în mijlocul aviatorilor săi, analizând rezultatele raidului



Concluziile după misiune; între participanți, colonelul Jack Wood (*la masă, primul din dreapta*) și colonelul Leon Johnson (*la masă, al treilea din dreapta*)





Fotografie aeriană executată de aviația britanică, la 3 august 1943, deasupra grupului de rafinării „Astra Română”, „Orion” și „Lumina”; pe imagine se pot observa efectele produse de bombardament



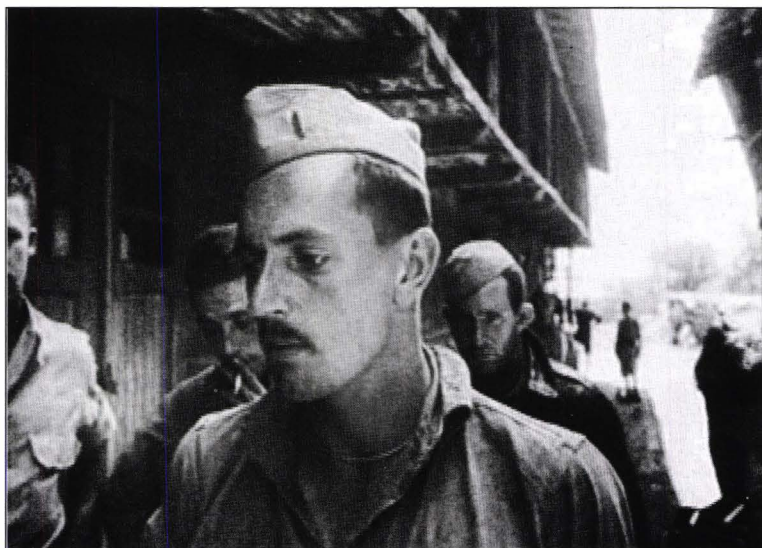
Fotografie aeriană executată pe 19 august 1943, deasupra Rafinăriei „Steaua Română” de la Câmpina



Colonelul Leon Johnson decorat de generalul Jacob L. Devers, comandantul Teatrului de Operații din Europa

Imagini cu aviatori americani capturați la 1 august 1943









Grup de prizonieri stând la masă; cel din dreapta este  
căpitanul Wallace C. Taylor



Un meci de volei în curtea lagărului de la Timișul de Jos

**CONFIDENTIAL**

CONFIDENTIAL  
AIR INTELLIGENCE CONTACT UNIT  
HQ., AAF REDISTRIBUTION STATION NO. 3  
Santa Monica, California

C-142

24 January 1945

SUBJECT: Ploesti Raid, 1 August 1943  
Submitted by: T/Sgt. Jack R. Bowker, 18097392, Eng. Gunner, B-24-D,  
3 missions  
Theater: E.T.O. - England, Africa, Roumania  
Organization: 389th B.G., 565th B. Sq., 8th AAF  
Situation Dates: June 43 to Dec. 44

1. Returnee participated in a low level raid on Roumanian oil fields on 1 August 1943. His group attacked Campina and he has no information regarding groups that attacked Ploesti.

2. He believes the low level method of bombing used on this mission was very successful. His group destroyed its target. However, the success of this particular raid was impaired, in his belief, by the fact that the enemy had advance information. This belief is based upon bits of conversation he overheard while he was a prisoner, and is confirmed in his own mind by the strong defenses found around the targets.

3. Although he had received briefing on his rights as a prisoner of war prior to this mission, he believes that all crews should be given an opportunity to read the Geneva Convention, so that they will have a full understanding of these rights. A copy of the Geneva Convention was given to returnee along with the other prisoners in his camp some three or four months after his capture, but until that time he had no basis upon which to assert his rights.

**CONFIDENTIAL**

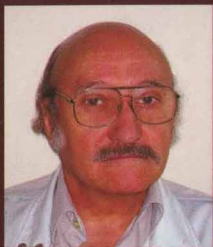
CONFIDENTIAL

-1-

Raport despre un prizonier american capturat la 1 august 1943







**VALERIU AVRAM** (n. 25 septembrie 1941, Buzău), doctor în istorie, specialitatea istoria aviației. A publicat treizeci de cărți și peste 400 de studii și articole, în special cu privire la istoria aeronauticii, în țară și în străinătate (Franța, S.U.A., Ungaria, Republica Moldova). Expert al Ministerului Culturii și Cultelor în domeniul istoriei și al patrimoniului aeronautic, a fost decorat cu ordinele: „ Meritul Cultural” și „Virtutea Aeronautică” în gradul de Cavaler.



**ALEXANDRU ARMĂ** (n. 26 martie 1979, București), licențiat în istorie la Universitatea București (2004; masteratul „România în secolul XX”, 2006). A publicat două cărți (una, ediție îngrijită) și peste douăzeci de studii și articole în diverse reviste de specialitate; de asemenea, a colaborat la realizarea mai multor filme documentare având ca subiect războiul aerian desfășurat deasupra României în timpul celui de-al Doilea Război Mondial.

**Ideea care ne-a motivat scrierea acestei cărți a fost aceea de a realiza un studiu istoric unitar, care să redea bombardamentul de la 1 august 1943 atât din perspectiva atacatorilor, cât și din cea a apărătorilor (în principal, aviația de vânătoare și artileria AA române și germane), începând de la modul în care a fost inițiată și planificată misiunea și până la soarta prizonierilor americani în România. Pentru atingerea acestui obiectiv, am folosit atât lucrările dedicate până acum acestui subiect și cercetările proprii apărute în publicații de specialitate, cât și foarte multe informații inedite, provenite în special din arhivele românești, precum și din cele străine.**

ISBN 978-973-32-0906-5



[www.edituramilitara.ro](http://www.edituramilitara.ro)